

GALILEO

Osservatorio Delta del Po

rivisitazione di un mito

- pianificazione urbanistica
- conservazione
- attrezzature turistiche
- Infrastrutture

duecento
ventidue

www.galileomagazine.com

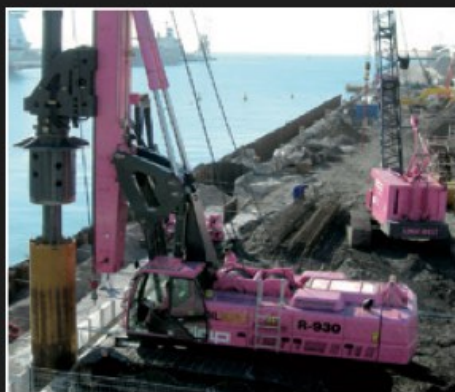
Rivista d'informazione, attualità e cultura degli Ingegneri di Padova



FONDAZIONI E CONSOLIDAMENTI
IMPERMEABILIZZAZIONI DEL SUOLO
LAVORI DI BONIFICA
GRANDI E PICCOLE PERFORAZIONI

ALLA BASE C'È SEMPRE IL NOSTRO LAVORO

MICROPALI - TIRANTI - INIEZIONI - JET GROUTING - SOIL NAILING - DEEP SOIL MIXING - CSM
PALANCOLE - DIAFRAMMI IN CA E PLASTICI - PALI TRIVELLATI - PALI CFA - PALI CSP/CAP - PALI FDP
PALI ULTRATONS BATTUTI GETTATI IN OPERA - PALI PREFABBRICATI - VIBROFLOTTAZIONE - DRENI



Sede legale:
37121 VERONA
Corso Cavour, 14 Italy
C.F. e P.IVA 04182430233

VIPP Lavori Speciali srl
www.vippls.com



Sede amministrativa:
37050 ANGIARI (VR) Italy
Via Lungo Bussé, 3080
tel. (+39) 0442.98155
fax (+39) 0442.97322
mail: vippls@vippls.com



Anno XXVII
n. 222
Dicembre
2015

In copertina: Fenicotteri nel Delta del Po (da Rovigo in Diretta, <http://www.rovigoindiretta.it/rovigo-e-dintorni/2015/06/13/il-patrimonio-ecologico-del-delta-nella-cassaforte-unesco-grazie-alla-fondazione-cariparo/>)

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, piazza G. Salvemini 2, 35131 Padova, tel-fax 0498756160, www.collegioingegneripadova.it, segreteria@collegioingegneripadova.it • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Impaginazione e redazione** Queen's Srl, Padova, 0498759328, 3296381227, redazione@galileomagazine.com • **Pubbliche relazioni** Giorgia Roviato, 0498070956, studio@studioroviato.it • **Stampa** La Photograph, via L. da Zara 8, 35020 Albignasego Pd, 0498625690 • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989 • **Spedizione in abbonamento postale** 45 %, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Avvertenze** La Direzione non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione • **Tutela della privacy** Qualora siano allegati alla rivista, o in essa contenuti, questionari oppure cartoline commerciali, si rende noto che i dati trasmessi verranno impiegati a scopo di indagine di mercato e di contatto commerciale, ex D.L. 123/97. Si informano gli abbonati che il loro indirizzo potrà essere impiegato anche per l'inoltro di altre riviste o di proposte commerciali. È diritto dell'interessato richiedere la cancellazione o la rettifica, ai sensi della L. 675/96 • **Norme generali e informazioni per gli autori** Galileo pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, redazionali promozionali. **Iscrizione annuale al Collegio**, aperta anche ai non ingegneri: 35 € da versare sul c/c 473045, Banca di Credito Cooperativo di Sant'Elena, Agenzia Padova, IBAN IT59J0884312100 000000473045. **Gli articoli vanno trasmessi a:** redazione@galileomagazine.com. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista dandone informazione all'Autore. La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore. Gli articoli accettati sono pubblicati gratuitamente purché non superino i cinquemila caratteri e le cinque illustrazioni. I testi vanno forniti in formato elettronico Word (.doc) non impaginato. Le immagini in formato digitale Jpeg (.jpg) vanno fornite in file singoli separati dal testo: definizione 300 dpi e base max 21 cm. Bibliografia e note vanno riportate con numerazione progressiva. Un breve curriculum professionale dell'autore (circa 60 parole) può essere inserito alla fine dell'articolo e comparirà nella stampa. Le bozze di stampa vanno confermate entro tre giorni dall'invio.

Contenuti

Il Delta del Po, interpretazione di un mito
Giovanni Campeol

4

La Pianificazione urbanistica
Un'analisi critica
Giovanni Campeol

6

Tempo, spazio, e silenzio
Elisabetta Callegaro

7

Valenze e conservazione naturalistica del Delta
Davide Scarpa

8

Il linguaggio dei ponti
tra naturale e artificiale
Enzo Siviero

9

Le attrezzature del Parco del Delta del Po e del distretto turistico del Polesine
Un laboratorio di laurea specialistica in architettura per il paesaggio
Umberto Trame

10

Il Delta del Po
Riflessioni sullo sviluppo sostenibile
Giovanni Campeol

11

La storia che si rinnova
L'archivio storico privato di Ca' Zen a Taglio di Po
Maria Adelaide Avanzo

18

Infrastrutture, debolezza di un sistema
Michele Culatti

22

Un modello di valutazione del territorio per uno sviluppo sostenibile del Delta
Sandra Carollo

25

La progettualità nel Delta
Silvia Foffano, Marta Frisiero

27

Questo numero è stato realizzato con il contributo di



Fondazione
Cassa di Risparmio
di Padova e Rovigo

Il Delta del Po interpretazione di un mito

Giovanni Campeol

Il Delta del Po è un grande ambito geografico per la maggior parte antropizzato e come tale viene definito «territorio», ovvero luogo nel quale gli umani governano e dominano quasi tutte le componenti biotiche e abiotiche. Non è quindi un *habitat*, salvo le parti residuali a contatto con il mare aperto, ovvero luogo nel quale le componenti biotiche e abiotiche dominano gli umani. Questa distinzione terminologica è fondamentale per comprendere le trasformazioni e per indirizzare le azioni di sviluppo.

Il Delta del Po, così come lo conosciamo oggi, esiste perché i veneziani modificarono fortemente il regime idraulico di questo ambito geografico e in particolare un ramo del Po, generando quella forma allungata che oggi si protende verso il mare Adriatico. Un ambito geografico caratterizzato da un profondo, diffuso e insostituibile governo idraulico.

La discriminante per la lettura di questo ambito geografico è, quindi, l'idraulica. Essa, infatti, è alla base dell'interpretazione del disegno territoriale e urbano e permette gli attuali usi del territorio sotto l'aspetto agricolo, industriale, dell'allevamento ecc. Una condizione un po' speciale, ovviamente non unica: basti pensare alle grandi bonifiche degli anni '30, che hanno creato forme insediative particolari e conseguenti condizioni sociali e culturali¹.

Chi non conosce direttamente il «Delta del Po» è convinto che esso sia un luogo in cui il paesaggio è funzione della visione dell'acqua dei fiumi e delle sue aree contermini: nulla di tutto ciò.

Questo territorio per buona parte è più simile alla trama agricola del ferrarese, con ampie distese di campi e pochissime abitazioni, in cui si sviluppa un'agricoltura prevalentemente a soia e mais, generando paesaggi monotoni, senza particolari elementi di peculiarità e diversità. È in questa parte agraria che le comunità umane si sono insediate e, in alcuni casi, anche recentemente sviluppate con forme insedia-

¹ Per comprendere l'organizzazione sociale di questo territorio, è interessante l'approccio dell'isoformismo durkiano.



Foto storica del centro urbano di Papozze (RO) prima dell'alluvione del 1951



La piazza del municipio di Papozze, un esempio di architettura omologante



I tre paesaggi del Delta: le valli da pesca, gli scanni e bonelli, l'ambito agrario

tive tipiche dei nuclei urbani agricoli di «fondazione», mentre le parti del Delta del Po caratterizzate dalle valli da pesca tendono a essere abbandonate, con conseguente perdita dell'antica funzione economica.

Si manifesta, così, un dualismo antropico, che vede come area di attrazione i nuclei urbani più forti e le parti di territorio verso la Strada Statale Romea, ambito nel quale si presentano i più importanti servizi, e come area di abbandono, invece, una parte importante delle valli da pesca.

Il territorio del Delta del Po, inoltre, è povero di infrastrutture viarie che si sviluppano prevalentemente in senso orizzontale, ovvero dipendenti storicamente dalla direzione est-ovest dei rami del Po, che di fatto fungono da vere e proprie barriere fisiche. Si possono sinteticamente individuare tre unità di paesaggio prevalenti, non sempre dialoganti tra di loro, pur essendo geograficamente contigue, ma interpretabili come am-

biti ben distinti: il vasto paesaggio agrario, le ampie valli da pesca e le strette fasce costiere degli *scanni* e *bonelli*.

Nel paesaggio agrario è interessante osservare come il patrimonio edilizio si sia recentemente rinnovato in parte senza alcuna correlazione con i contesti paesaggistici in cui l'acqua è determinante. Non poteva, tuttavia, essere diversamente, poiché chi vive il Delta lo percepisce come un ambito rurale e non acquatico, trattando pertanto gli oggetti edilizi con la medesima modalità e omologazione di altre realtà agrarie della bassa pianura veneta. In questo senso il Delta del Po agrario è omogeneo con tutte le aree agricole oggetto di bonifica, a prescindere dalla loro localizzazione geografica, con la sola eccezione che, in questo territorio, la popolazione locale è consapevole che, oltre i grandi argini verdi, si muove in posizione pensile un fiume pericoloso e incombente. •



L'argine incombente sulla piazza principale di Ariano nel Polesine

La Pianificazione urbanistica

Un'analisi critica

Giovanni Campeol

La ricerca urbanistica si è spesso occupata di indagare le trasformazioni di territori vasti al fine di individuare quali siano le complesse regole generali attraverso le quali gli umani si relazionano con il proprio spazio geografico. La conoscenza di queste regole ha permesso, nei secoli, di organizzare il territorio attraverso azioni di natura prevalentemente razionale denominate oggi *pianificazione*, con l'obiettivo di consentire alle popolazioni di migliorare la propria condizione di vita.

Nel periodo tra gli anni '70 e '90 una certa ricerca urbanistica ha cercato di costruire un quadro di riferimento interpretativo precostituito, basato prevalentemente sul *conflitto urbano*, ovvero su una visione manichea e riduttiva nella quale lo spazio urbano è interpretato come luogo di scontro tra classi sociali: tra bene e male. Su questa interpretazione si sono persi molti anni e si sono pubblicate molte pagine, ma nessuna di queste ricerche ha ben spiegato la complessità del modo di vivere degli umani e tanto meno ha pianificato scenari localizzativi migliorativi della qualità della vita. Di contro ha prodotto politiche urbanistiche basate prevalentemente sulla costruzione di nuove classi sociali subalterne, o sul consolidamento delle stesse¹, piuttosto che su politiche in cui le comunità umane fossero in grado di sviluppare elementi di diversità e di competizione

1 Si pensi alla politica dell'edilizia economico-popolare che ha realizzato veri ghetti in cui gli umani sono stati, ed ancora sono costretti, a vivere come formiche in contesti edilizi molto simili all'architettura sovietica, così di moda negli anni '70 (sarebbe divertente che, anche oggi, i progettisti dell'edilizia pubblica fossero obbligati per contratto a vivere, per almeno un anno, in questi complessi da essi progettati).



La costruzione della città, riqualificazione dell'ex macello a Porto Viro

sociale, economica e culturale. In tal senso tutta la pianificazione industriale nel Mezzogiorno d'Italia, sviluppata fin dagli anni '70 e basata sulla realizzazione di poli industriali monofunzionali di matrice pubblica (siderurgia e chimica di base in primis), ha prodotto forme di urbanistica quale occasione per realizzare una classe sociale proletaria ben controllabile, in sostituzione e/o in contrapposizione alla struttura sociale originaria caratterizzata da comunità di tipo agricolo, commerciale e dalla piccola impresa, così difficili da gestire. Politica, questa, atta a sviluppare in modo pervasivo il controllo del territorio e delle sue forme di produzione, in cui i soggetti sociali dovevano essere pienamente funzionali a un «disegno» egemonizzante e non certo pluralista e competitivo².

Oggi, venuto meno questo modo di leggere le trasformazioni, anche l'urbanistica lentamente comincia ad affrontare con modalità diverse la lettura delle trasformazioni, anche se rimane sempre presente un approccio ideologico al territorio³, non più basato sul conflitto tra classi sociali ma sul conflitto tra pianificazione ambientalmente sostenibile e pianificazione ambientalmente non sostenibile. Ovvero come scontro tra visione del fare nel territorio e visione del non fare, tra la «costruzione» della città e quella della sola «manutenzione dell'esistente», intesa come paradigma della sostenibilità ambientale⁴.

Questa deriva ambientalista nella ricerca urbanistica sta producendo nuove rigidità intellettuali basate ancora una volta su statuti prevalentemente ideologici, genericamente figli di un ambientalismo emotivo e non scientifico, molto spesso basato sulla falsificazione dei dati. Dalla città di classe si è così passati alla città sostenibile, saltando a piè pari tutta la complessità che una città e un territorio esprimono nel loro evolversi sotto l'aspetto economico, infrastrutturale, sociale, culturale, finanziario. Questa ricerca, invece, intende interpretare il territorio del Delta del Po attraverso la lettura della complessità ambientale, ovvero dei suoi aspetti umani, biotici e abiotici, al fine di definire «azioni progettuali» atte a stimolare lo sviluppo economico e sociale, con un approccio del tutto opposto al nichilismo ambientale. •

2 Si manifesta, soprattutto negli anni '60-'70, un preciso disegno di politico che vedeva nell'urbanistica un'occasione formidabile per costruire un forte proletariato urbano.

3 Periodo in cui si aggettivarono le discipline con il termine «democratico», a voler distinguere il bene dal male per cui vi era l'urbanistica «democratica» ma anche la magistratura «democratica» (sic!).

4 Si manifesta, soprattutto negli anni '60-'70, un preciso disegno di politico che vedeva nell'urbanistica un'occasione formidabile per costruire un forte proletariato urbano.



Nucleo urbano di Papozze
Edificazione lineare dei centri urbani



Tempo spazio e silenzio

Elisabetta Callegaro

Studiare il Delta del Po significa prima di tutto creare contatti e sinergie, ma ancora prima vuol dire partecipare ad un'esperienza di conoscenza di una terra che finisce col mettere in contatto con se stessi. Sì, perché il Delta del Po è il luogo della meditazione, che ad un primo sguardo lo si definisce come un grande vuoto, dove apparentemente non c'è nulla ma, alla fine, è proprio questo «nulla» che rapisce.

Il silenzio e lo spazio aperto hanno il potere di creare quel contatto che sembra abbiamo perduto nell'avvicinarsi dei fatti, ma qui non esiste fretta e il tempo ritrova tutto il suo valore.

Tempo, spazio e silenzio. È questa l'espressione del Delta del Po e questa è la vera risorsa che, chi lo ha conosciuto vorrebbe far comprendere con grande rispetto, come una ritrovata esperienza di Natura e di Contatto.

Una terra, tuttavia, continuamente minacciata dal progressivo e apparentemente inarrestabile inquinamento del fiume o dalle scelte politiche «forti», in continuo movimento e trasformazione, ma che come nessun altro luogo sa reinventarsi.

E questa è la forza della Natura, che qui continua a rinnovarsi nella simbiosi antica con l'uomo.

In questo progetto di valorizzazione del Delta del Po noi ci crediamo convinti che proprio nell'apparente «nulla» si celi una verità che, in punta di piedi, intendiamo approfondire; grazie alla sensibilità della Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo e al lavoro di ricerca dell'Università luav di Venezia, possiamo oggi assieme riflettere con attenzione per esplorare l'opportunità che un luogo così difficile e prezioso ci offre.

Da quando ho iniziato a interessarmi e a impegnarmi per il Delta del Po ho sempre saputo che la conoscenza per valutare le opportunità di valorizzazione di questo territorio sarebbe stata di difficile acquisizione, perché il Delta non chiede di essere trasformato, anzi, e la cosa più problematica sembra sia proprio rispettarne la natura e assecondarne le continue trasformazioni, facendo di questa particolarità il suo principale valore. Il territorio per sua stessa natura offre molte chiavi di lettura ed è una vera fortuna che sia arrivato a noi praticamente intatto! Una zona definita fragile, ma che si mostra con una forza



Una delle case abbandonate che popolano la campagna del Delta

che mette paura e con la quale riusciamo a convivere orgogliosi! Quasi non fosse cosa da tutti stare qui, in una terra pungente e nuda come questa, che continua ad accettare anche le scelte più difficili.

Allora, la vera sfida oggi pare sempre più attenta a rispettare proprio queste caratteristiche e ad esaltarle, proponendole nel ricordo, ma valorizzandole con i mezzi della modernità.

La particolare condizione di isolamento al quale il Delta ci costringe non facilita di certo le cose, ma proprio per effetto della sua capacità di trasformarsi – e non solo fisicamente – ci offre sempre l'altra parte della medaglia e quella che può essere una penalizzazione si trasforma come per magia... in una vera e propria opportunità!

Uno dei motivi per cui stenta a decollare, nonostante l'impegno di amministrazioni, enti, imprenditori e cittadini, pare sia proprio dovuto al fatto che il Delta non accetta programmi troppo rigidi e soprattutto complessi con particolari lungaggini burocratiche, ma in quanto territorio fluido sembra accogliere con maggiore efficacia progetti semplici, circoscritti e ben definiti.

Il Delta, dunque, sembra continuare a sfuggirci, a rivelarsi sempre imprevedibile e a non accettare nessuna briglia sia fisica che politica! È per questo motivo che siamo sempre più convinti che seguirne il corso sia davvero l'unica soluzione per apprezzarlo a fondo nella sua Natura. Questo Delta ha una sua strada e continua a farci pensare sul da farsi e ad affascinarci proprio perché ci fa respirare la libertà e ci spinge a meditare! Non è forse questo che ci piace di questo luogo?

Allora ci mettiamo in testa di preservarlo dalle sciagure e vorremmo valorizzarlo come merita, ma è come se alla fine sapessimo già che sarà lui a vincere, perché il Delta del Po ci piace così e la nostra vera ambizione si rivela nella possibilità di continuare ad abitarlo, in quanto questa antica simbiosi Uomo-Natura diventa sempre più rara da trovare e il Contatto, che qui si ritrova, lo può ben capire chiunque abbia respirato questa terra anche solo per un giorno. •



Elementi della memoria storica lasciati all'abbandono

Valenze e conservazione naturalistica del Delta

Davide Scarpa



Fenicotteri (*Phoenicopterus ruber*) a Ca' Pisani

Il complesso ambientale del Delta padano presenta un'elevata eterogeneità ambientale propria degli ecosistemi estesi generata da una serie di contingenze.

Anzitutto il Delta è frutto dello sposalizio tra le acque dolci del sistema Po-Adige e le acque salate dell'Adriatico, dal quale risultano gradienti di salinità, temperatura, torbidità e velocità dell'ambiente liquido. Dette acque apportano enormi quantità di sedimenti medio-fini (sabbie, limi e argille) che si distribuiscono e accumulano differenzialmente in relazione alla diversa granulometria creando aree più o meno permeabili alle acque e vocate all'accumulo delle stesse.

La localizzazione geografica del Delta concorre anche a definirne le peculiarità climatiche, con la dominanza di venti da nordest in inverno e da sud in estate che agiscono sulla distribuzione dei sedimenti quando asciutti. Ma la geografia pone il Delta anche al centro di un crocevia biogeografico che vede incontrarsi in quest'area le comunità biotiche mediterranee con quelle continentali/atlantiche e quelle balcaniche. La varietà biologica che ne consegue si manifesta con il sorgere di habitat vegetazionali, habitat di specie e zoocenosi ricche, diversificate e ancor più valorizzate laddove le condizioni ambientali più peculiari producono endemismi.

Sono le direttive Habitat e Uccelli (rispettivamente 92/43/CEE e 79/409/CEE) ad aver messo in evidenza l'importanza conservazionistica che il Delta riveste attribuendogli lo status di Sito d'Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS). Tale status viene conseguito in base alla constatata presenza di habitat e specie d'interesse comunitario, contemplate cioè negli allegati delle succitate direttive, il cui fine è la conservazione delle specie di flora e fauna selvatiche nel territorio dell'Unione Europea.

Sono ben 22 gli habitat d'interesse comunitario presenti nel Delta e molte le specie vegetali e animali, nel dettaglio: 1 di rettili e 1 di anfibi, 2 di piante, 7 di pesci e ben 60 di uccelli.

Per quanto riguarda i rischi a cui tali ambienti sono soggetti, quelli litoranei e lagunari sono vulnerabili agli usi intensivi. In particolare, gli ambienti degli scanni soffrono l'uso balneare e il calpestio delle dune, quelli lagunari e vallivi sono invece esposti alla monocoltura dei molluschi.

Diversa è invece la situazione degli ambienti fluviali. La perimetrazione delle aree SIC e ZPS include i seguenti ambienti: alvei e golene, valli e lagune, scanni e bonelli, dune fossili. Sono gli ambienti d'interfaccia terra/mare, scanni, lagune e valli a costituire la maggior parte della superficie tutelata continua. Alvei e golene appaiono invece sì continui, data la linearità del fiume, ma immersi e pressati in una matrice agricola con la quale instaurano un gradiente ecologico molto intenso, morfologicamente rappresentato dagli argini mae-

stri del fiume. L'intensità di detto gradiente dipende dal forte contrasto in termini di qualità naturalistica tra l'ambiente fluviale e quello agricolo.

L'agricoltura del Delta è oggi dominata da ampie estensioni a mais e soia, su terreni resi coltivabili dalla bonifica idraulica. Quest'ultima è azione che persiste grazie al continuo sforzo delle pompe idrovore e alle manutenzioni degli argini di primo e secondo ordine e dei canali di scolo. Tutto ciò a supporto di un'economia in palese difficoltà, a causa della subsidenza che insiste su queste aree, dell'ingressione del cuneo salino e dell'asporto eolico di suolo fertile.

Ci si trova dunque di fronte alla necessità di tutelare le ingenti valenze naturalistiche presenti da un lato degli argini maestri e di reinventare un'economia dall'altro lato. La perdita di redditività agricola tende a far spostare l'attenzione verso il fiume, con le opportunità viarie e turistiche che esso offre. In tal modo le aree golenali divengono vulnerabili allo sviluppo della portualità commerciale e turistica.

È dunque ipotizzabile che il futuro di quest'area veda lo sviluppo sinergico di funzionalità economiche ed ecologiche? •



Tramonto sul Po di Maistra (foto Marco Boscolo Bacchetto)



Dune a Porto Caleri (foto di Marco Boscolo Bacchetto)

Il linguaggio dei ponti tra naturale e artificiale

Enzo Siviero

Ragionare sul Delta del Po mi dà l'occasione di riflettere su due argomenti distinti ma che vanno necessariamente correlati. Il primo riguarda l'area territoriale e la tutela del paesaggio, l'altro la costruzione del manufatto fisico: il ponte. Una correlazione normalmente difficile: artificiale contro naturale. Un conflitto tra la necessità di collegamento tra parti di territorio e la tendenza, oggi molto sentita, di conservare luoghi di pregio. Uno scontro di dominanti estetiche all'interno del complesso quadro percettivo e culturale denominato: paesaggio.

La costruzione di un ponte, analogamente a quella di una strada, deve obbedire a due tipi di linguaggio: quello funzionalista che soddisfa una risposta di tipo prestazionale vista soprattutto in chiave di sicurezza e quello intangibile dei *valori del luogo* che hanno un'estensione in termini di tempo e di spazio e che si fondano sulla percezione della collettività. Non è possibile pensare a un ponte anche di modesta dimensione come fatto locale se questo può essere percepito a grande distanza, né è possibile ignorare il manufatto da un punto di vista temporale perché diverrà anch'esso segno di memoria storica.

Troppo spesso quello che si coglie nel ponte è la dicotomia tra la sua dimensione concettuale – che comprende gli elementi tecnici di corredo: guardrail, barriere antirumore ecc. – e gli elementi naturali in cui è inserito.

Questa distinzione resta un punto cruciale nella discussione sulla qualità del progetto infrastrutturale che, dovendo rispondere a logiche funzionalistiche, finisce per trascurare il valore estetico rappresentato dalla cultura e dalla tradizione del luogo. La produzione delle infrastrutture negli ultimi quarant'anni ha generato una forma di rifiuto delle stesse, non solo perché ritenute *inquinanti*, ma spesso perché di qualità estetica scarsa o nulla. Il *ponte senza qualità* è subito come necessità funzionale, ma troppo spesso anche come interruzione estetica in paesaggi di pregio.

In un territorio unico come il Delta del Po, che necessita di infrastrutturazione, sia pur moderata, non è possibile pensare a manufatti *separati* dal contesto che li ospita, bensì integrati attraverso un disegno architettonico interpretativo. Una ricomposizione della dimensione concettuale dello spazio dove la relazione tra manufatto e contesto traduca l'artificiale in valore estetico e sia colta dall'osservatore con quello spessore di significato che contraddistingue il luogo.

Quanto ha validità generale nel caso del Delta del Po si rafforza. Il Delta non è solo territorio, ma contesto in cui nascono parole e significati che formano il linguaggio con cui il progettista si deve confrontare. Un linguaggio di uomini e di natura nell'eterno tentativo di dominio gli uni sull'altra: il linguaggio dell'azione delle acque di fiume e di mare che producono esondazioni e risalita del cuneo salino; il linguaggio dell'azione umana per rendere vivibile e fertile la terra con l'incessante lavoro della bonifica; il linguaggio dei panorami di mare e di fiume; il linguaggio dell'estesa vegetazione delle valli da pesca, dei campi coltivati e degli animali; il linguaggio delle spiagge, delle albe e dei tramonti, e delle nebbie autunnali. In sintesi l'espressione «poetica» decodificata nella percezione degli abitanti e dei visitatori.

Per quanto all'ingegneria edile e all'architettura possa sembrare in generale un'attività estranea attingere da altri saperi quali sociologia, antropologia, psicologia..., un'interazione interdisciplinare è necessaria per la realizzazione di infrastrutture che esprimano una dimensione umana compiuta.

La progettazione di un ponte, nella sua espressione qualitativa, va intesa anche come prodotto dei repertori linguistico-funzionali disponibili per creare una congiunzione estetica in luoghi di pregio.

Creare nuovi affacci, offrire nuove opportunità di paesaggi attraverso le infrastrutture di cui i ponti fanno parte, filtrare l'accesso a luoghi particolarmente delicati come il Delta del Po, addirittura sottolineandone la fragilità, calibrare l'antropizzazione secondo un disegno generale strategico in grado di cogliere il significato del linguaggio del contesto, sono scommesse per una infrastrutturazione di qualità, dove il paesaggio, che è soprattutto il luogo della percezione, sia luogo in cui la collettività si possa sentire a proprio agio e dividerne la trasformazione. •



Faro sulle bocche del Po della Pila, Porto Tolle



Colture di grano presso Ca' Zuliani, Porto Tolle



Il porticciolo di Pila, Porto Tolle

Le attrezzature del Parco del Delta del Po e del distretto turistico del Polesine

Un laboratorio di laurea specialistica in architettura per il paesaggio

Umberto Trame

L'ambiente del Delta del Po che, per la sua conformazione morfologica d'insieme di zone umide e terre emerse, di aree naturali e ambienti antropizzati, ci appare da subito come un territorio di particolare bellezza e interesse storico-paesaggistico, è in realtà un aggregato stratificato e complesso di fatti naturali e artificiali che ne costituiscono la struttura profonda, territorialmente articolata, la cui conoscenza risulta la premessa indispensabile a qualsiasi azione di protezione, conservazione e sviluppo.

Poche aree come quelle del Delta hanno accumulato nel recente passato un insieme di studi e di analisi di volta in volta orientate a illustrarne la storia, i caratteri naturali e di pregio dell'ambiente, le attività economiche o le opportunità turistiche comunque presenti e sviluppatesi soprattutto ai margini orientali dell'area, verso le lagune e il mare Adriatico.

Ma dal nostro punto di vista, quello dell'architettura per il paesaggio, non si tratta solo di attivare una conoscenza pur estesa, e tuttavia «di settore», riferita a singoli settori d'intervento o a singole attività, quanto piuttosto di valutare la «forma complessiva dei luoghi» in quanto unità di natura e artificio, in quanto insieme di elementi morfologici naturali e di costruzioni dell'uomo, senza separare né storicamente, né funzionalmente, né figurativamente l'unità fisico-morfologica dei luoghi medesimi come oggi ci sono stati consegnati.

È in questa unità del sentimento dei luoghi che sta la specificità di un'analisi, e conseguentemente di un'azione, che, pur presupponendo interventi per politiche di settore, sappia valutarne le molteplici interrelazioni, deciderne le priorità e attivare conseguentemente i progetti più utili per il loro sviluppo.

Per questa ragione abbiamo affrontato all'interno dell'ambito del Delta un primo lavoro di studio, di lettura e classificazione degli elementi strutturali che lo compongono, organizzati per ambiti tematici, al fine di costruire un quadro articolato dei valori ambientali – naturali e artificiali – da considerare come permanenze, come invarianti morfologiche e funzionali della struttura dell'area.

A tale scopo l'attività di Laboratorio si è articolata attraverso visite all'area e interrelazioni con le Istituzioni che la governano, attività didattiche e seminariali in aula, lezioni e interlocuzioni con esperti dei vari settori attraverso le quali metter a punto gli elementi di una strategia generale degli interventi da sottoporre a una prima verifica attuativa, articolata per singole parti o per singoli progetti. Sulla base di tali studi e riflessioni e sulla base dell'esame delle politiche in atto, è stato possibile formulare piani e programmi di intervento, costruire masterplan di aree o parti volte sia alla conservazione degli ambienti, sia alla loro più opportuna valorizzazione. Gli esiti di questo lavoro sono documentati all'interno di due report prodotti dal Laboratorio e riferiti, il primo, ai «Caratteri dello stato dei Luoghi» (giugno 2009) e il secondo agli esiti del «Seminario di Porto Viro» (luglio 2009). •

Il Delta del Po

Riflessioni sullo sviluppo sostenibile

Giovanni Campeol

Il sito geografico: il Delta come Giano bifronte

Il Delta del Po come moltissimi altri ambiti geografici italiani viene considerato un luogo in cui il paesaggio è particolarmente stimolante, ovvero capace di suscitare nell'immaginario collettivo l'emozione di trovarsi immersi in una natura fluviale e costiera particolarmente affascinante. Non c'è dubbio che tali luoghi esistano ma non sono caratterizzanti della maggior parte del cosiddetto Delta del Po. Anzi, essi sono presenti solo in alcuni ambiti geografici, mentre il resto di questo territorio è un tipico paesaggio rurale costituito da grandi estensioni di terreno con caratteri omologanti di moltissime aree italiane, frutto dei processi di ruralizzazione derivanti, prevalentemente, dalle grandi bonifiche fondiarie del Novecento.

Questa dicotomia paesaggistica è la metafora di un

Giano, in cui le due facce sono in opposizione e rappresentano due estremi geografici: da un lato ampie aree agricole e dall'altro la naturalità delle velme, delle barene. Per quanto questi opposti geografici non abbiano in comune un minimo comun denominatore – nulla è, infatti, più artificiale della rigidità dell'agricoltura estensiva e nulla è più naturale della dinamicità delle lagune e delle coste – tuttavia dal punto di vista geografico si è inteso assegnare una definizione univoca a questo territorio contraddittorio, chiamandolo «Delta del Po». Tale condizione, pertanto, deve produrre politiche di governo del territorio che sappiano governare queste disomogenee condizioni geografiche, così come evidenziabile dalle caratteristiche ambientali e da quelle paesaggistiche.

La pianificazione dello sviluppo: superare gli equivoci

Il Delta del Po è un luogo geografico in cui da tempo si discute sul come sviluppare politiche che consentano di aumentare il benessere delle popolazioni cercando di individuare strategie capaci di enfatizzare le qualità naturalistiche, fruire economicamente delle opportunità idrauliche legate ai rami del Po, della posizione geografica del Delta e dei suoi ampi spazi poco antropizzati. Si pone, quindi, il problema di come costruire un processo di pianificazione territoriale che tenga conto di questo «Giano geografico», nel tentativo di trovare una strategia che «porti a valore» contemporaneamente

le «naturalità» e le «artificialità» del Delta del Po¹. La ricerca di questa strategia ha trovato, e tuttora trova, una difficoltà/opportunità aggiuntiva dovuta alla valenza paesaggistica assegnata a questo territorio. Valenza che è giustificata solo in parte in quanto non tutto il Delta possiede quei caratteri paesaggistici rilevanti.

Una strategia vincente per uno sviluppo del Delta del Po non è stata ancora trovata in quanto questo territorio soffre pesantemente il dibattito culturale di questi ultimi

¹ Termini questi impropriamente usati, in quanto gli umani fanno parte della natura della terra e non sono "altro".



L'Oratorio Mazzucco tra le valli da pesca, Rosolina



La centrale termoelettrica di Polesine Camerini, Porto Tolle



Naturalità e artificialità nel delta del Po

mi decenni su come declinare lo sviluppo sostenibile, il suo rapporto con il paesaggio, con la pianificazione territoriale e addirittura con il clima.

Dibattito che si è andato sempre più arroccando su di un'artata contrapposizione tra «conservazionisti» assoluti e «trasformisti» totali, fatto, questo, che ha decretato lo stallo dei processi di trasformazione di molte parti d'Italia a causa, spesso, della vittoria della posizione protezionistica a oltranza, ovvero del «non fare»¹.

Ma come mai si è arrivati a questa posizione definibile come «nichilismo ambientale», che vede nella «decrescita felice» il paradigma più significativo?

Una delle cause è da ricercarsi nel mondo accademico, soprattutto tra coloro che si occupano, in modo prevalentemente teorico e approssimativo², dei processi di trasformazione del territorio. Invece di affrontare il «saper fare» delle trasformazioni, queste figure accademiche si sono fatte contagiare da una sindrome pseudo ambientalista in cui l'uomo viene rappresentato come il distruttore di uno status quo ante caratterizzato da un ipotetico equilibrio immutabile.

Questo atteggiamento impropriamente «conservativo» è, a volte, anche presente in coloro che si occupano di pianificazione urbanistica nell'ambito della laguna di Venezia con l'obiettivo, condivisibile, di tutelare detto ambito geografico.

Tuttavia queste persone dimenticano che la laguna di Venezia è frutto di un lungo processo di artificializzazione che ha prodotto nei secoli diverse tipologie di lagune: quella dell'antica Roma, quella medioevale, quella rinascimentale, quella novecentesca e quella attuale. Ma quale laguna costoro intendono tutelare?

La risposta è ricercabile solo partendo dalla constatazione che la laguna di Venezia (e il Delta del Po è figlio della medesima genesi) non sarebbe esistita, così come oggi la vediamo, se non vi fosse stata la presenza umana che, con la realizzazione della «conterminazione lagunare» iniziata alla fine del Settecento³, ha irrigidito fortemente questo ecosistema altamente dinamico. Va ricordato che i sistemi lagunari sono quelli che presentano il più elevato livello di dinamicità: una laguna, se non toccata dagli interventi umani, può formarsi e scomparire in poche centinaia di anni.

Ebbene le politiche di conservazione ambientale e del paesaggio di questo ecosistema artificiale, in cui sono anche presenti importanti elementi di naturalità, devo-

no basarsi sempre sulla necessità di una diffusa presenza antropica, l'unica che possa consentire il governo di questo particolare ambito geografico.

Se, infatti, la presenza umana in laguna di Venezia ha consentito di realizzare questo mix tra uomo e natura, la deantropizzazione può generare fenomeni di trasformazione che rischiano di far perdere, paradossalmente, la componente biotica che si è sviluppata anche grazie alla presenza delle valli da pesca. Essendo, oggi, questa attività non più economicamente produttiva, dette aree sono state in parte abbandonate e di conseguenza il mare le ha «conquistate», con il risultato che si è notevolmente ridotto il contenuto di biodiversità⁴, come nel caso della parte lagunare di competenza del comune di Campagna Lupia⁵. Quindi l'obiettivo della conservazione ambientale e la sua lettura paesaggistica vanno approfonditamente declinati e non possono essere frutto di un approccio di tipo olistico e autoreferenziale.

Spesso coloro che vivono questa condizione «culturale» basata sul «conservazionismo a prescindere» immaginano che per migliorare la qualità della vita sia necessario ritornare alle antiche tradizioni del lavoro, tipiche della pre-industrializzazione. Ovvero sognano un mondo depurato dalla «cattiva» industria e dal cattivo mercato, in cui, ad esempio, lo sviluppo sostenibile per il Delta del Po si dovrebbe anche basare sulla costruzione di momenti di lavoro in cui le persone recuperano l'antica produzione a mano delle candele (*sic!*)⁶.

Questi immaginifici fautori dello sviluppo sostenibile (o meglio di de-sviluppo) sono gli stessi che interpretano i cambiamenti climatici⁷ come frutto prevalente della presenza umana e non come l'evolversi naturale dell'atmosfera terrestre.

Addirittura la necessità di frenare il riscaldamento globale sta diventando un obiettivo strategico di tipo pianificatorio da applicarsi anche nel Delta del Po. I catastrofici scenari sugli effetti del riscaldamento globale sono rappresentati anche da organizzazioni come l'Unesco, in tema di conservazione dei beni inseriti nella World Heritage List, facendo acriticamente proprie solo le teorie, come quelle di Al Gore, che imputano all'uomo le modificazioni del clima⁸.

Che il clima cambi ciclicamente è una costante della dinamica terrestre, ma che l'industrializzazione ne ab-

1 Don Verzè amava ricordare che il *fare* a volte può essere immorale, ma il *non fare* lo è di più!

2 Il processo di dequalificazione di alcune discipline accademiche che si occupano di progettazione architettonica e di pianificazione urbanistica, è iniziato nel momento in cui la docenza universitaria è stata selezionata sulla base di «titoli» di natura prevalentemente familistica e su figure che non hanno mai avuto esperienze professionali importanti. In tal senso, dal punto di vista della selezione accademica, spesso è più importante il «saper appartenere» alla lobby giusta, piuttosto che il «saper raccontare». Ovviamente il «saper fare» diventa l'ultima condizione.

3 Al fine di mantenere l'acqua nella Laguna di Venezia in diversi periodi storici furono realizzate grandiose opere idrauliche, tra le quali emerge la costruzione di arginature rigide nel bordo interno della laguna, ovvero lungo la terraferma. La prima nacque nel 1791, successivamente rivista nel 1924 e in parte conclusa nel 1990. Dal punto di vista amministrativo oggi la linea della contenimento delimita i confini del bacino lagunare, ovvero dell'area di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia, autorità nata per avere una visione unitaria di questo ecosistema.

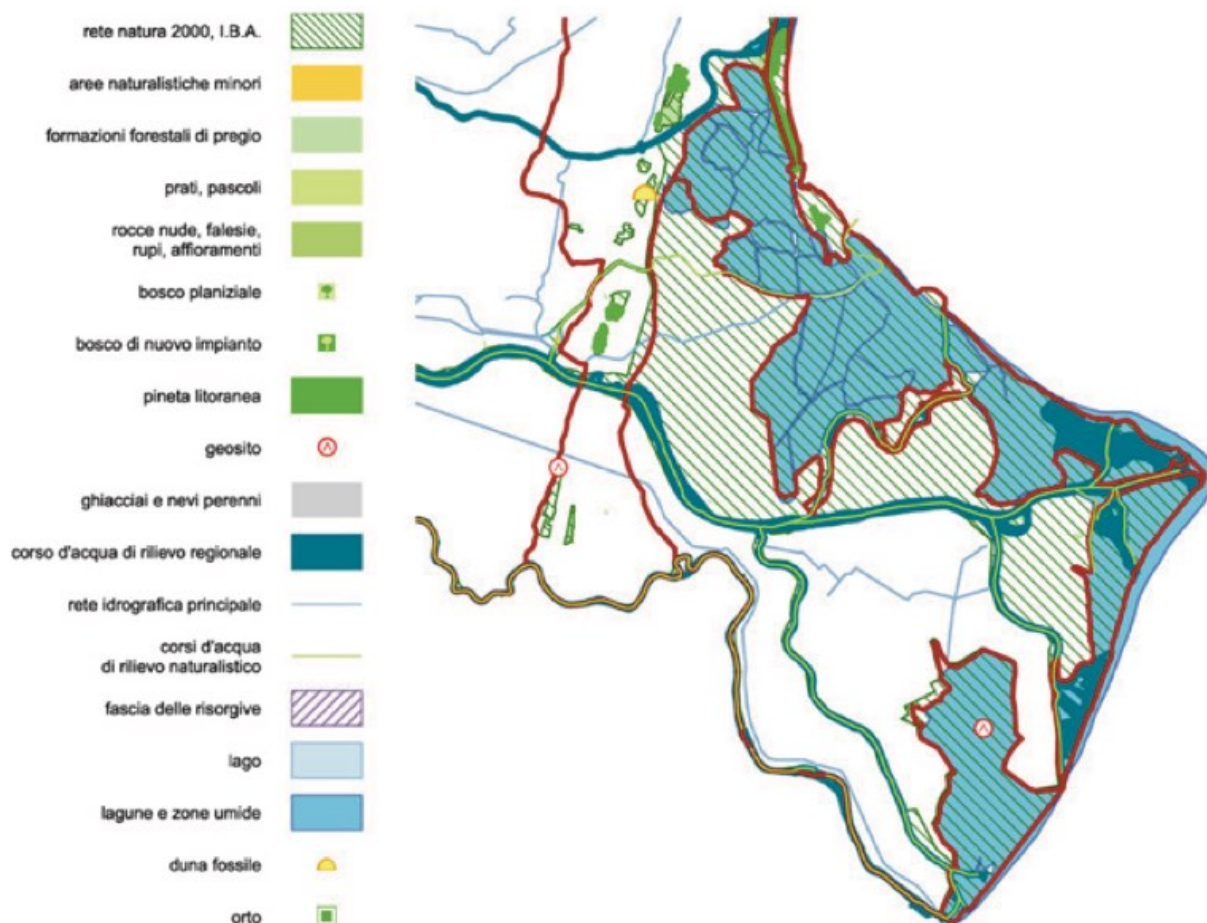
4 Tutta la Laguna di Venezia è definita anche come SIC e ZPS.

5 Questo fenomeno è stato chiaramente rilevato nel 2006, in occasione dell'elaborazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA), predisposte per il Piano di Assetto del Territorio PAT.

6 Simpatica strategia emersa, qualche anno fa, in occasione di una ricerca sul Delta del Po, presso l'Università luav di Venezia.

7 Questo tema emerge anche nella lettura delle trasformazioni del Delta del Po da parte di coloro che hanno come obiettivo, ricondito o esplicito, la ricerca della decrescita felice, in cui il cambiamento climatico viene utilizzato come un mantra olistico.

8 24-09-2007 New York. Acqua alta a Venezia tutti i giorni, e a Londra allagamenti nell'Abbazia di Westminster, la Torre e al museo marittimo di Greenwich: è la verità sconvolgente di un rapporto dell'Unesco pubblicato alla vigilia del vertice dell'Onu sul clima. L'effetto serra minaccia centinaia di luoghi protetti dall'organizzazione delle Nazioni Unite per la cultura: l'Unesco, che ha compilato una lista di 830 luoghi considerati patrimonio dell'umanità per il loro valore naturale e culturale, ha calcolato che 26 di questi sono in grave pericolo a causa del surriscaldamento del pianeta. «Proteggere e assicurare una gestione sostenibile di questi siti è diventata una priorità intergovernativa del più alto livello», ha detto il direttore generale dell'organizzazione Koichiro Matsuura. www.americagoggi.info.



Carta delle valenze naturalistiche del Delta del Po ricavata dall'atlante dei Paesaggi del Veneto, All. 5 al PTRC Regione Veneto

bia accelerato i processi verso il surriscaldamento non è scientificamente dimostrato. Lo stesso Delta del Po subisce i cambiamenti climatici, così come ogni parte dell'ecosfera, ma le cause non sono certo imputabili al modello di sviluppo capitalistico. Questa convinzione che trova spesso grandi estimatori in settori importanti del mondo culturale, mediatico, politico e, a volte, anche in alcuni settori imprenditoriali, ha portato a ipotizzare strategie di sviluppo dipendenti dal cambiamento climatico, ovvero teoricamente capaci di ridurre, in questo caso, il riscaldamento globale. Strategie basate sulla convinzione che l'umanità sia in grado di intervenire in modo significativo sulle complesse, e quasi del tutto oscure, dinamiche dell'evoluzione del clima terrestre, attraverso politiche di governo del territorio anche di tipo locale. Non c'è dubbio, e ciò è inconfutabilmente dimostrato, che le attività umane possono produrre forme anche rilevanti di inquinamento¹ e per

¹ Inquinamento inteso come immissione nell'ambiente con quantità elevate di sostanze presenti in natura e immissione anche con quantità limitata di sostanze non presenti in natura.

La valutazione del paesaggio: misurabilità e compatibilità

L'evoluzione della pianificazione territoriale e urbanistica negli ultimi anni ha posto grande attenzione alle questioni del paesaggio facendolo diventare un «determinante» che permea tutte le strategie di sviluppo di qualsiasi territorio. Tuttavia questa enfasi sul paesaggio deve trovare una chiave di lettura che sia in grado di trasferire i «valori» e i «degradi» paesaggistici all'interno dei processi di pianificazione territoriale che, va ricordato, si esprimono attraverso le norme urbanistiche.

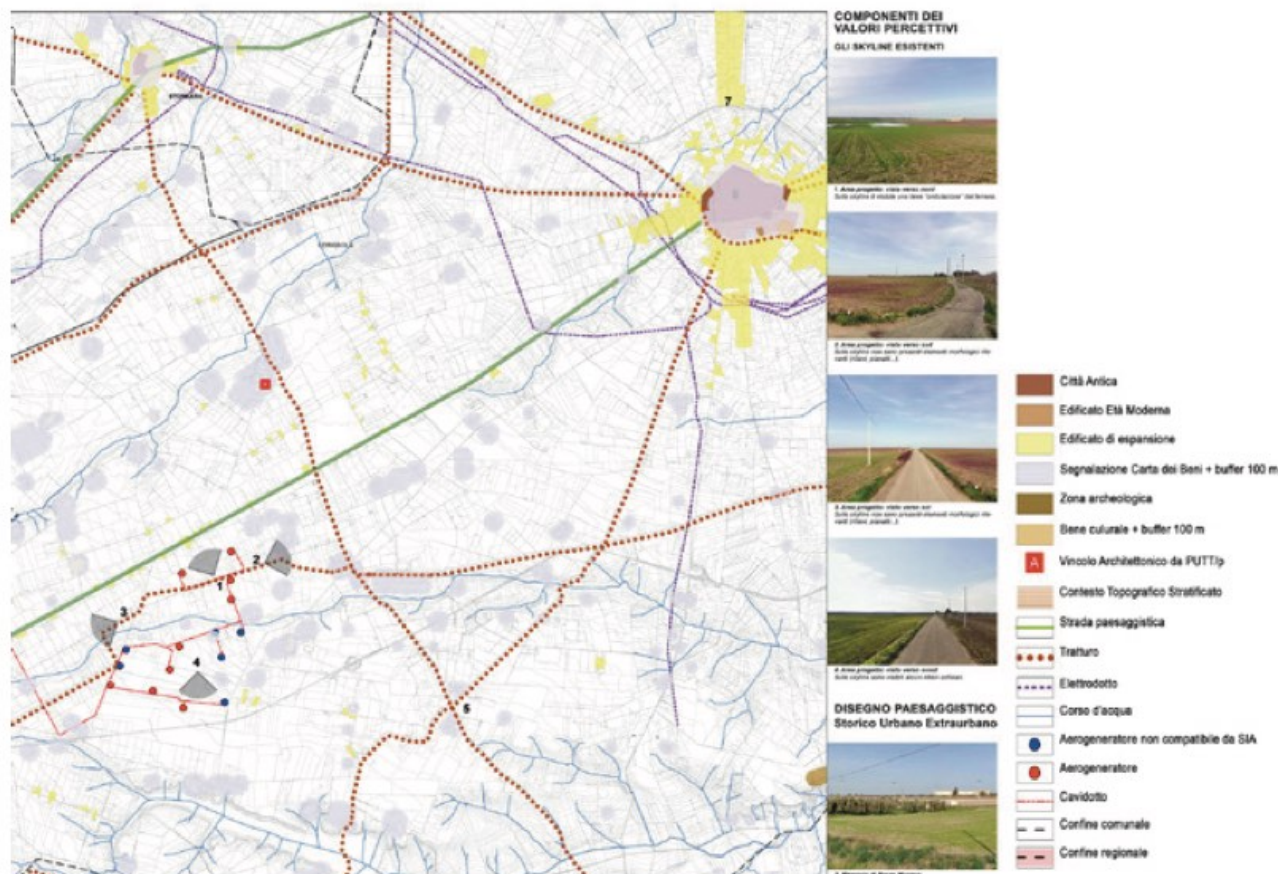
questo si è sviluppata la teoria generale dello sviluppo definito sostenibile, ovvero la capacità del fare che contemporaneamente tenga conto delle questioni ecologiche, produca economie durevoli e faccia partecipare le comunità locali.

Diventa quindi un esercizio teorico e inconcludente declinare i processi di trasformazione territoriale con l'obiettivo di ridurre il riscaldamento globale (sempre che si sia in grado di dimostrare con dati significativi che si è lungo questa tendenza, mentre potremmo essere in quella opposta, ovvero del raffreddamento).

Pianificare il Delta del Po su questa base è quindi un modo per non occuparsi della conoscenza della dinamica delle questioni ambientali direttamente governabili, le uniche che possono aiutare a indirizzare strategie di sviluppo (non di decrescita) sostenibili. A tal fine, infatti, bastano alcuni ragionamenti per confutare la correlazione tra cambiamento climatico e attività umane.

La disciplina della pianificazione territoriale e urbanistica, nel tentativo di essere sempre più capace di governare le trasformazioni territoriali, ha enfatizzato, negli ultimi tempi, il tema del «paesaggio». In tal senso, ad esempio, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) della Regione Veneto ha dato valenza paesaggistica a questo strumento.

In questo caso il legislatore regionale ha correttamente integrato la pianificazione territoriale con quella paesaggistica.



Estratto della Tavola delle tessiture storiche secondo le indicazioni del DPCM 12.12.2005 per un parco eolico (nostra elaborazione)

saggistica, in altri casi, invece, alla pianificazione territoriale e urbanistica si è affiancata la pianificazione paesaggistica, generando spesso una sovrapposizione tra obiettivi di trasformazione, complicando molto il governo del territorio e creando, a volte, veri e propri conflitti tra ipotesi di sviluppo.

Se il paesaggio è la «rappresentazione» percettiva del contesto ambientale di riferimento (o ambito geografico) esso non può essere declinato solo attraverso la descrizione soggettiva di ciò che si vede, ma abbisogna di una più sofisticata chiave di lettura che solo l'approccio valutativo può consentire.

In Italia, nel tentativo di costruire processi di pianificazione attenti alla straordinaria quantità e qualità delle valenze paesaggistiche e culturali presenti in molte aree, si è andata producendo una ridondanza pianificatoria, fatto questo che non sempre ha ottenuto il risultato di tutelare i paesaggi più significativi e di ben governare le trasformazioni.

Ridondanza che si manifesta a diverse scale pianificatorie, regionali, provinciali, comunali e per diverse competenze, soprintendenze, consorzi di bonifica, autorità idrauliche ecc.

Anche in questo caso il risultato più frequente nei processi di pianificazione è rappresentato dal manifestarsi di due opposti strategici: realizzare il tutto o realizzare il nulla. Mentre il realizzare in modo sostenibile appare sempre più difficile.

Spesso lo scenario del *non fare* è stato giustificato dal fatto che si sarebbe modificato il paesaggio di un determinato contesto geografico, basandosi sul presupposto che la trasformazione è in sé negativa, ovvero non tenendo conto che i paesaggi italiani, a esclusione di

pochi casi isolati, sono frutto di millenarie trasformazioni antropiche e il Delta del Po ne è un tipico recente esempio.

Lettura del paesaggio, come quelle che supportano l'istituzione di vincoli paesaggistici, spesso di tipo autoreferenziale in cui viene addirittura dato «valore paesaggistico» all'abbandono e al degrado degli oggetti costruiti dall'uomo: «In questo luogo paesaggio, natura e opera dell'uomo si intrecciano in una singolare e armonica testimonianza amalgamata dalla forza inesorabile del tempo. Ognuna manifesta le tracce di se stessa in un implacabile scontro con la natura, l'abbandono, i più comodi prodotti dell'artificio umano che hanno trovato maggior sviluppo in luoghi più comodi, lontani ed economici»¹.

Considerato che il paesaggio è un tema fondamentale nei processi di pianificazione, è assolutamente necessario ricercare modalità razionali per declinarlo nei processi di pianificazione territoriale e urbanistica, superando le enfasi poetiche ed emotive di coloro che sono preposti alla tutela paesaggistica.

A tal fine diventa necessario indagare la possibilità di superare l'indeterminatezza nella quale avviene il raffronto tra l'applicazione della normativa vigente in materia di paesaggio e la genericità insita nel concetto stesso di paesaggio².

1 Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Brisighella (RA) Loc. Monte Romano. Proposta di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136, c. 1, lett. C) e d) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., 2013.

2 Per un approfondito esame sulla *misurabilità* del paesaggio si rimanda alla tesi di dottorato dell'arch. Elisabetta Callegaro, dal titolo *La misura del paesaggio. Dalla lettura autoreferenziale alla valutazione*, University of Nova Gorica Graduate School, 2013.

L'ambito di esplorazione è suggerito dal DPCM 12.12.2005¹, con il quale si è resa obbligatoria la redazione della «Relazione Paesaggistica» nell'ambito della realizzazione di una nuova opera. La domanda è capire se il paesaggio sia misurabile e, a tale scopo, verificare quali siano i possibili strumenti e i nuovi indirizzi che una tale interpretazione del paesaggio suggerisce.

Diventa importante analizzare la natura del paesaggio in confronto alle attuali tendenze esplorative e alla dinamicità che contraddistingue la contemporaneità, nonché, la complessità che è insita nell'iter progettuale di una nuova opera soprattutto se trattasi di progetti di grandi dimensioni.

Per rifuggire dalla autoreferenzialità che molti soggetti, istituzionali e non, hanno in tema di paesaggio, è necessario individuare un metodo scientifico finalizzato a valutare il livello di performabilità di un progetto inserito in un determinato contesto paesaggistico.

Tale possibilità trova nell'applicazione dei criteri contenuti nel DPCM 12.12.2005 uno straordinario strumento metodologico per evolvere l'analisi del paesaggio in valutazione dello stesso.

Da qui la necessità di produrre una misura del paesaggio, poiché, l'avanzamento disciplinare in materia di pianificazione territoriale e urbanistica porta a considerare la necessità di servirsi dei numeri per superarne l'indeterminatezza, soprattutto quando si ravvisa l'obbligo di fissare gli ambiti di relazione in cui avviene il confronto sul paesaggio.

Tuttavia l'indeterminatezza nella lettura del paesaggio, a volte, è volutamente mantenuta in vita grazie all'ambiguità che caratterizza la definizione stessa di Paesaggio che, impropriamente, giustifica una forte autoreferenzialità e un'elevata discrezionalità interpretativa da parte soprattutto dell'Autorità di controllo, fatto questo che inevitabilmente innesca potenziali lunghi contenziosi. L'altro aspetto interessante che emerge dalla lettura del testo normativo del DPCM 12.12.2005 è il riferimento esplicito all'obbligo di contestualizzazione dell'opera oggetto d'indagine che, come si legge al punto 3.1.A), deve necessariamente tenere conto di «configurazioni e caratteri geomorfologici; appartenenza a sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi); sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), paesaggi agrari (assetti culturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite ecc.), tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica)».

Il confronto del progetto con i suddetti aspetti induce a riflettere sulla natura degli ambiti del paesaggio (unità di paesaggio), in quanto proprio da questa analisi appare evidente come le discipline che fanno capo ad Ambiente e Territorio (materie tuttora nettamente distinte e organizzate in forma autonoma) siano chiaramente coinvolte nell'analisi paesaggistica e quindi in esso convergenti.

La lettura del DPCM diventa importante soprattutto nella parte che esplicita i «Parametri di lettura di quali-

tà e criticità paesaggistiche quali la diversità, l'integrità, la qualità visiva, la rarità e il degrado (punto 8) e di lettura del rischio paesaggistico, antropico e ambientale quali la sensibilità, la vulnerabilità/fragilità; la capacità di assorbimento visuale; la stabilità e l'instabilità».

Ciò provoca le seguenti inevitabili fondamentali domande:

- Qual è l'atteggiamento più opportuno per confrontarsi correttamente con i parametri posti dal DPCM al fine di un raffronto necessario con l'Autorità competente che dovrà esprimersi sulla Relazione Paesaggistica?
- Come si rapporta la progettazione di una nuova opera con il paesaggio a fronte dell'obbligo di redazione della Relazione Paesaggistica?
- Come devono essere interpretati e rapportati i parametri individuati nel DPCM e, a fronte di tale obbligo, quali sono i risultati attesi e quali i limiti?
- Quali utilità si possono cogliere da un'analisi approfondita dei contenuti del DPCM?

La misurabilità del paesaggio diventa quindi assolutamente necessaria e può avvenire attraverso la predisposizione di modelli di valutazione che devono porre come base la definizione del concetto di «compatibilità paesaggistica» di un intervento. In tal senso si può affermare che sono compatibili, dal punto di vista del paesaggio, quegli interventi che, pur dando luogo a una modifica del paesaggio in fase *ex post*, non cambiano in negativo la complessiva classe attribuita alla qualità paesaggistica stessa, in condizione *ex ante*.

Per fare ciò il paesaggio coinvolto da un progetto deve essere indagato attraverso l'individuazione di ambiti di percezione visiva (coni ottici) significativi rispetto alla tipologia progettuale, al fine di verificare le modifiche paesaggistiche generate negli stessi dalla realizzazione dell'intervento.

Utilizzare il concetto di ambito di percezione visiva significa definire una porzione di spazio geografico che viene rappresentato attraverso immagini fotografiche, da opportuni coni ottici, anche a 360°², capaci cioè di riprodurre sia il campo che il controcampo fotografico, ricostruendo in questo modo le caratteristiche del contesto.

La definizione di compatibilità paesaggistica non è, quindi, legata all'assenza di interferenze (modifiche) nell'ambito di percezione visiva, bensì al mantenimento o miglioramento delle caratteristiche complessive della qualità paesaggistica, all'interno di categorie definite a priori. Tale «definizione» è sostenuta anche dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP)³ nella quale si auspica equilibrio dinamico tra protezione, gestione e pianificazione del paesaggio, cercando non di preservare o di congelare un paesaggio a un determinato stadio della sua lunga evoluzione quanto, piuttosto, di «accompagnare i cambiamenti futuri riconoscendo la grande diversità e la qualità dei paesaggi che abbiamo ereditato dal passato, sforzandoci di preservare, o ancor meglio, di arricchire tale diversità e tale quali-

1 Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12.12.2005. Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, c. 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al Decreto Legislativo 22.01.2004, n. 42.

2 È consigliato che gli angoli visuali per le simulazioni fotografiche, al fine di simulare la visione dell'occhio umano, siano di 120° in orizzontale e 45° in verticale.

3 Ratificata dall'Italia con la Legge 9.01.2006, n.14, *Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*.

tà, invece di lasciarle andare in rovina»¹. Ancora, la Convenzione Europea del Paesaggio afferma che «ogni intervento deve essere finalizzato a un miglioramento della qualità paesaggistica dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni». Ciò presuppone una corretta lettura dei caratteri e dei significati paesaggistici dei luoghi in fase *ex ante* ed *ex post*, e una presa d'atto che le trasformazioni sono ineluttabili. Ovviamente diversi sono i livelli di qualità del paesaggio: dai paesaggi di eccezionale valore, in quanto testimonianza di condizioni in cui la rarità e/o l'unicità dei contesti naturali, misti o antropici sono quasi esclusivi, ai paesaggi degradati in cui non si manifestano condizioni di qualità. Tra questi due estremi vi sono poi innumerevoli condizioni di paesaggi in cui la qualità è di medio valore. La valutazione delle interferenze sul paesaggio di un intervento umano va affrontata, innanzitutto, partendo dall'analisi della qualità del contesto *ex ante* per confrontarlo con la qualità *ex post*. In tal senso spesso un intervento può essere migliorativo della qualità *ex ante*.

Il principale riferimento normativo, come detto, è rappresentato dal DPCM del 12 dicembre 2005 che nella sua articolazione tiene conto dello stato dei luoghi *ex ante* le trasformazioni, delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché dello stato dei luoghi *ex post*. Dal punto di vista metodologico un modello di valutazione del paesaggio si compone di quattro principali fasi:

Fase 1: Analisi dello stato di fatto, come descrizione dei luoghi in relazione alle diverse unità di paesaggio e ai caratteri del vincolo esistente.

Fase 2: Descrizione del progetto.

Fase 3: Valutazione attraverso la definizione del modello valutativo in funzione delle norme vigenti per l'individuazione dei livelli di modifica e di alterazione della qualità paesaggistica in seguito all'inserimento del progetto.

Fase 4: Giudizio di compatibilità paesaggistica attraverso l'individuazione delle classi di paesaggio *ex ante* ed *ex post* la realizzazione dell'intervento.

Dal punto di vista valutativo si possono effettuare due letture rilevanti del paesaggio:

- **strutturale**, ovvero dei segni identitari caratterizzanti il territorio circostante ed eventuali trasformazioni generate dal progetto;
- **percettiva**, ovvero dei coni ottici e delle trasformazioni nei diversi piani visuali.

La lettura strutturale consente di analizzare, in fase *ex ante* ed *ex post* l'intervento, i segni caratteristici del territorio che possono essere di origine antropica (trame urbane, agricole, regimazione di fiumi e canali ecc.) e di origine naturale (boschi, lagune, fiumi non regimati ecc.), evidenziandone i segni caratterizzanti.

La lettura percettiva, invece, consente di analizzare attraverso la selezione dei coni ottici, in fase *ex ante* ed *ex post* l'intervento, le trasformazioni del paesaggio anche dal punto di vista dei piani visuali (primo piano, secondo piano, sfondo e/o *skyline*) e della congruità morfologica (livello di interferenza con le forme del contesto geografico).

Questa seconda lettura del paesaggio, al fine di superare l'autoreferenzialità e la discrezionalità interpretativa, legge le caratteristiche secondo i criteri contenuti nel Decreto, ovvero:

- **diversità**: riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici;
- **integrità**: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche ecc. tra gli elementi costitutivi);
- **qualità visiva**: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche ecc.;
- **rarità**: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
- **degrado**: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.

Nello stesso modo il Decreto individua i criteri per interpretare il rischio paesaggistico, attraverso:

- **sensibilità**: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o di degrado della qualità complessiva;
- **vulnerabilità/fragilità**: condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi;
- **capacità di assorbimento visuale**: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità;
- **stabilità**: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate;
- **instabilità**: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.

Avendo a disposizione precisi criteri di interpretazione, diventa relativamente semplice adottare modelli multicriteriali di valutazione, capaci di stimare le modificazioni del paesaggio a causa della realizzazione di un intervento. Ciò può avvenire assegnando un valore numerico a seconda di come viene analizzato il criterio di interpretazione. In base alle valutazioni effettuate è possibile esprimere un giudizio valutativo che viene descritto nel seguente modo.

Valutazione della «qualità del paesaggio»

Coerentemente con quanto argomentato la definizione di compatibilità paesaggistica di un intervento non deriva dall'assenza di modifiche generate nel paesaggio, bensì dal mantenimento, ove possibile, della qualità paesaggistica esistente in fase *ex ante*. Nel caso in oggetto, la valutazione complessiva dimostra che la realizzazione del progetto (*ex post*) si colloca nella medesima classe di qualità paesaggistica *ex ante*.

Valutazione della «congruità paesaggistica»

Il progetto complessivamente si dimostra congruo con la morfologia del territorio in quanto, attraverso la lettura dei tre piani visuali e dei segni caratterizzanti la morfologia, non si manifestano cambiamenti tali da modificare la percezione dei luoghi. Ne consegue che il progetto può definirsi complessivamente compatibile dal punto di vista paesaggistico. Il caso del Delta del Po diventa, quindi, emblematico per capire come leggere il paesaggio, come interpretarlo ai fini valutativi e come utilizzarlo in relazione alla progettazione di interventi.

¹ Convenzione Europea sul Paesaggio, Relazione esplicativa.



Percorso naturalistico nel Giardino Botanico di Rosolina



Momenti di lavoro durante i seminari residenziali a Porto Viro dopo la fase di sopralluogo

I motori dello sviluppo: la portualità turistica e gli interventi di recupero urbano

Il clima certamente cambia e il Delta del Po ne subisce le conseguenze che necessariamente vanno prese in considerazione e governate, come ogni altro fenomeno di natura globale (subsidenze, eustatismi, frane ecc.) che si manifesta nel nostro pianeta. Tuttavia le politiche di sviluppo socioeconomico non possono essere prevalentemente indirizzate verso il cambiamento del clima, ovvero opporsi al riscaldamento o al rinfrescamento della terra, perché gli umani, come dimostrato, non sono in grado di modificare tali fenomeni.

Così pure il paesaggio, utilizzato solo come lettura dello stato di fatto e come condizione vincolistica, non è utile ai fini della pianificazione territoriale. Il Delta del Po oramai ha una consolidata stratificazione pianificatoria che però non riesce a essere opportunamente utilizzata ai fini dello sviluppo, non tanto perché essa non è la più adatta in questo momento storico, quanto perché non si intravedono idee forti attorno alle quali creare sinergie economiche.

Come descritto nella premessa, il Giano bifronte del Delta del Po suggerisce facilmente due strategie di sviluppo: la prima di tipo «naturalistico-contemplativo» da attuarsi nelle parti umide e costiere, la seconda di tipo «infrastrutturale» da attuarsi nelle parti lungo i rami del Po. Mentre la prima strategia, pur avendo chiare le ipotesi di intervento (recupero delle valli da pesca, mini interventi di ristorazione, residenzialità turistica ecc.), trova pochi operatori economici capaci di mettere a valore le zone umide e costiere per un turismo di nicchia e molto specialistico, la seconda rimane in una posizione sospesa in cui aleggia la trasformazione a carbone della centrale Enel e la realizzazione del Porto commerciale a Porto Viro, lungo il ramo del Po di Levante.

Per definire ipotesi di sviluppo è necessario ricordare che la più grande risorsa che il Delta dispone sono i rami del Po, vere e proprie autostrade d'acqua capaci di far comunicare aree geografiche interne della Pianura Padana con il mare Adriatico, utilizzate per molti secoli ma oggi andate praticamente in disuso.

Questa navigabilità tra terre interne e mare aperto, e viceversa, è un'opportunità straordinaria per realizza-

re strutture portuali a fini turistici, di ridotte dimensioni ma diffuse lungo i rami del Po, e interventi di recupero urbano.

Per quanto la crisi economica mondiale abbia rallentato la domanda di questo tipo di portualità, tuttavia l'esigenza rimane ancora forte, prova ne sia la saturazione di quasi tutta la portualità costiera italiana e croata.

Realizzare questi interventi avrebbe la funzione di produrre sinergie territoriali diffuse lungo i rami del Po, con ricadute nelle aree agricole interne ma anche nelle aree umide delle valli da pesca e di quelle costiere.

Veri e propri «motori di sviluppo» attorno ai quali realizzare le reti di comunicazione tra i rami del Delta, oltre a rafforzare quelle oggi presenti lungo i rami stessi. Inoltre non va sottovalutata l'importanza di realizzare una comunicazione via acque interne, lungo la fascia della costa veneta, che potrebbe connettere ambiti fluviali e lagunari dal Delta del Po fino a Jesolo per poi proseguire anche nella Regione Friuli Venezia Giulia. La localizzazione di questi porti turistici lungo i rami del Po e degli interventi di recupero urbano, inoltre, favorirebbe non solo l'economia nel loro breve intorno ma anche nell'intero sistema deltizio, grazie alle reti di comunicazione stradale oggi presenti e di progetto.

Coerentemente con questo approccio, il libro presenta alcuni progetti di porti turistici e di recupero urbano che, grazie alla valutazione ambientale, si dimostrano ambientalmente sostenibili, in quanto frutto di un modello che stima (misurazione) le trasformazioni e in cui il paesaggio ha un ruolo rilevante.

Modello valutativo che, in ossequio al principio dell'integrazione disciplinare, prende opportunamente in considerazione le questioni biotiche, come la biodiversità, quelle abiotiche, come le dinamiche idrauliche del Delta, quelle economiche, come le ricadute nel tempo lungo e quelle umane come i desideri dei sindaci locali e i valori paesaggistici.

Progetti pensati da un centinaio di studenti dell'Università Iuav di Venezia che, in diverse anni, hanno prodotto con entusiasmo idee e progettualità e ai quali va un mio sentito ringraziamento. •

La storia che si rinnova L'archivio storico privato di Ca' Zen a Taglio di Po

Maria Adelaide Avanzo

*So we'll go no more a roving so late into the night
Though the heart be still as loving
And the moon be still as bright
For the sword outwears its sheath and the soul wears out its
breast
And the heart must pause to breath
And love itself have rest
Though the night was made for loving and the day returns too
soon
Yet we'll go no more a roaming
By the light of the moon.*

Lord Byron

Per gentile concessione della famiglia Avanzo è stato possibile studiare e catalogare alcune rare cartografie e fotografie storiche che illustrano l'evoluzione della regione deltizia del Po. La consistenza del fondo privato, conservato nella sua interezza dalla famiglia Avanzo a Ca' Zen presso Taglio di Po, è stata valutata in presa diretta.

L'archivio è costituito da disegni tecnici e da alcune fotografie storiche custodite nelle stanze della Casa, in cornici di legno con vetro. Si presenta, per lo più, in

buono stato di conservazione, compatibilmente con l'inevitabile patina dovuta allo scorrere del tempo, e racconta della vita semplice che si conduceva a Ca' Zen nelle proprietà di famiglia e dei lavori nelle risaie intorno agli anni '20: «qui si vive per vocazione» dice Elaine Bennett Avanzo, mentre si prepara per andare a cavallo. Gli ambiti territoriali comprendono la provincia di Rovigo e in particolare la parte orientale, il distretto di Ariano, Donzella e le aree intorno alla Sacca Scardovari; sono rappresentati alle diverse scale ed età, dalla metà del Settecento ai primi anni del Novecento, come a voler esprimere l'esigenza dei proprietari di Ca' Zen di fissare a un tempo la conoscenza dello stato fluido del suolo.

Dei disegni del fondo Avanzo si presentano sei tavole selezionate per la qualità della rappresentazione nell'ordine cronologico dal 1736 al 1908. Le prime tre costituiscono una rilevante sequenza sull'evoluzione geografica del Polesine di Ariano.

Come si desume dalle note e dall'omogeneità dello stile, gli elaborati grafici sono stati eseguiti ad acquerello su carta e redatti da Bolzoni Ferrarese, in scala di pertiche, nell'anno 1736.

La prima delle tre topografie riproduce lo «Stato antico del Distretto d'Ariano avanti lo stabilimento del Po, nei due rami delle Fornaci e di Goro», intorno al dodicesimo-tredicesimo secolo.

Il Distretto di Ariano è delimitato a nord dal confine del Porto di Loreo con il Dogato e a sud con il Polesine di Ferrara. Da notare l'indicazione dell'isola di Mesola compresa tra il Po di Goro, quello dell'Abate e il mare, isola in gran parte cinta da una cortina muraria dagli Estensi, e che dopo il successivo interrimento della Sacca di Goro, fu ceduta nel 1785 alla Santa Sede e la cortina muraria demolita nel 1830.

Il secondo disegno raffigura lo «Stato di mezzo del

Ingresso alla tenuta Ca' Zen



Distretto d'Ariano intorno ai tempi del Taglio di Porto Viro», nel sedicesimo secolo. Al ramificarsi dell'estuario deltizio del Po corrisponde l'evidente formazione della Sacca di Gorro, un'ampia insenatura atta all'approdo di vascelli di una certa stazza, che si estendeva a est delle dune di Contarina, tra la foce del Po di Scirocco a nord e la foce del Po di Gorro a sud.

La terza tavola rappresenta lo «Stato presente del Distretto d'Ariano nell'Anno 1735», in cui è visibile l'avanzamento dei depositi sedimentari sull'antica linea di costa.

Lo scenario geografico alle bocche del Po è oggetto delle altre tre topografie e riprodotto alla medesima scala metrica. Una, che riproduce la conformazione della foce del Po all'anno 1793, si riferisce a una corografia di Giovanni Valle. Un'altra, che porta la firma dell'ingegnere Tommaso Barbarini nell'anno 1800, rimanda a un disegno appartenente al cardinale Tommaso Arezzo, Vescovo di Santa Sabina. Un'ultima, data 1908, è stata eseguita su una corografia dell'Istituto Geografico Militare.

Nel loro insieme, i documenti del fondo costituiscono significative ricostruzioni geografiche in merito alla natura dinamica della regione deltizia del Po; allo stesso tempo, sono testimonianza dell'azione artificiale di modificazione del paesaggio, con le prime opere di sottrazione meccanica del terreno alle acque. Anche con l'interpretazione di esse, si intendono superare certe posizioni di ambientalismo ad ogni costo, secondo cui tutto deve essere conservato dov'è e com'è, in nome di un enigmatico spirito del luogo. La costruzione del paesaggio, sembra suggerire l'evoluzione del Delta del Po, passa attraverso la messa in valore delle qualità esistenti nel territorio, la visione delle sue potenzialità e la tutela dei suoi valori, senza dimenticare la reinvenzione delle umane esigenze, generazione dopo generazione.



Vista dell'esterno della villa

River! That floweth by the ancient walls where dwells the Lady of my Love...

Lord Byron

Vorrei ora narrarvi storie e aneddoti relativi agli abitanti di Ca' Zen. Credo che ciò che affascina di una casa sia la sua storia... E per «storia» intendo quella fatta giorno per giorno da coloro che hanno vissuto, sofferto, sperato, amato, costruito... E tanto più una casa «respira» ed «emana» i sentimenti e il carattere dei suoi abitanti, tanto più la sua atmosfera è particolare.

Ca' Zen nasce come casino di caccia, costruito per volere degli Zen, patrizi veneziani che qui avevano i loro possedimenti.

Sulla soglia di entrata a nord vi è iscritto il nome dell'ultima proprietaria, Chiara Moro, e a sud la stessa Chiara Moro aggiunge il cognome Zen, evidentemente in seguito alle nozze. Ed è la stessa iscrizione che si trova sulla soglia della Cappella dell'Annunciazione. È curiosa ed efficace quest'idea di iscrivere i nomi della sposa sulle soglie... anziché sulle posate o sulle tovaglie. Non sappiamo molto di questa Chiara Moro Zen, se non che, dopo di lei, la casa passò ai Guiccioli, una grande famiglia di Ravenna, che trovò uno dei suoi massimi esponenti in Alessandro.



Collocazione di alcune cartografie e immagini storiche

Il Marchese Alessandro Guiccioli ha un *curriculum vitae* di tutto rispetto. Di lui si scrive che, dopo aver fatto molto nella vita pubblica, un bel giorno decise di ritirarsi a vita privata. Per questo iniziò a comprare terra, e poiché non amava vederne i confini, creò un unico possedimento che da Ca' Zen arrivava praticamente a Rimini... Le sue prime due mogli morirono in circostanze non ben chiare... forse una fu addirittura avvelenata! Evidentemente solo una consorte con un carattere forte avrebbe potuto limitare un marito così impegnativo e infatti, pur avendo scelta la terza moglie girandole attorno con una candela e facendo un conseguente cenno di apprezzamento al padre di lei (un po' come se si trattasse dell'acquisto di un cavallo), trovò pane per i suoi denti. Teresa Gamba, di Ravenna, era infatti bellissima, giovanissima e dal temperamento indomito. In seguito al suo travolgente incontro con l'affascinante e pericoloso Byron (*Mad, Bad and Dangerous to Know!*), venne spedita dal marito a Ca' Zen, «luogo triste e malarico», con precise istruzioni sul comportamento da tenere in azienda, l'orario a cui alzarsi, la sobrietà nel vestirsi ecc., istruzioni a cui Teresa rispose scrivendo che lei si sarebbe alzata all'ora che le faceva piacere, vestita come più le garbava e avrebbe pranzato con chi voleva... Questa storia d'amore tra Teresa e Byron, resa immortale da rime bellissime, finì con la dipartita del poeta per la Grecia. Da cui il dubbio che di Teresa si fosse stancato, preferendo a lei... la Rivoluzione! Immagino che Teresa non amasse molto questa casa e quindi non so dire quale contributo abbia dato alla sua atmosfera. Di lei si dice che passava le giornate a cavallo, sulla strada di Loreo, a imbucare lettere al poeta, quindi non certo a riassetto i soprammobili. Forse però qualcosa aleggia ancora, magari uno spirito di forte indipendenza...

Alcuni anni fa l'attore Rupert Everett venne a Ca' Zen. Girava un documentario televisivo sugli itinerari più segreti percorsi dal poeta inglese nel suo famoso viaggio in Europa, Albania, Turchia, Italia, Portogallo, Grecia... Non vi sono testimonianze scritte che Byron sia venuto a Ca' Zen, ma sicuramente la fantasia e inventiva dei due innamorati e le testimonianze della famiglia Casalicchio, succeduta ai Guiccioli, sono prove altrettanto attendibili. E a giudicare dall'amore per la poesia, per la musica, per tutto ciò che è romantico e ottocentesco, che ha contagiato molti successivi abitanti di Ca' Zen, mi piace dire che Byron un contributo all'atmosfera di questa casa lo ha lasciato.

Ma veniamo ai successori, i Casalicchio. Sicuramente il temperamento solido e costruttivo di sani agricoltori, i numerosi figli e la sobrietà di questa famiglia hanno dato a Ca' Zen molto di quell'aspetto di corte agricola che si vede oggi. Vorrei ricordare Ulisse, sindaco di Taglio di Po, piegato dall'epidemia del vajolo. Assieme al parroco dell'epoca egli decise di implorare la Madonna con una processione, affinché cessasse la terribile malattia. E così fu! Maria ebbe pietà, la piaga cessò, e ancora oggi, ogni anno, i Tagliesi ricordano il miracolo con una processione dedicata alla Vergine. Ugo Casalicchio, fu senza dubbio uno dei massimi esponenti della famiglia: brillante ingegnere, abilissimo agricoltore e uno dei maggiori responsabili della bonifica del territorio del Delta. Egli ebbe otto figli, tra cui mia nonna Maria, Ulisse, Ermete, Rita, Teresa, Bruno, Augusto e Gioconda, la sorella più piccola, adorata da tutti noi, e che ci ha raccontato moltissimi e interessanti aneddoti sulla sua vita qui, a Ca' Zen. Narrava delle ferventi attività agricole sulla grande aia a sud della casa e della scuolletta di Ca' Zen frequentata da tutti i bambini, dai cinque ai dieci anni, insieme nella stessa classe, dei grandi bucati che si facevano nella *lisciara*, lavando i panni con la cenere. Intanto, Ugo Casalicchio, vista la sua numerosa prole, trasformava le barchesse annesse al corpo centrale in una casa abitabile.

Credo sia per questo che in questa casa ci sono così tante «cose», di tutti i tipi, molte di poco pregio, ma tutte di significato storico e sicuramente affettivo, perché ricordano un'epoca, una fervida attività agricola, un Polesine che emergeva piano piano dalle acque, dalla malaria, dal vajolo. Una dimora in perenne divenire, come tutte le vecchie case appartenute per generazioni alle stesse famiglie, e come il nostro Delta che si evolve inesorabilmente da secoli! Sicuramente a mio padre fu trasmesso un inguaribile amore per la terra e per l'agricoltura da questo nonno brillante



**Paesaggi rivelati sulle terre bonificate
Casalicchio Avanzo e lavori nelle risaie
intorno al 1920**



e laborioso. E forse, chissà, da qualche angolo nascosto della casa egli ereditò il proprio animo predisposto all'Ottocento, più romantico e poetico, anche se sicuramente imbrigliato da una sana educazione tardo vittoriana.

Avendo conosciuto mia nonna, non credo proprio che fosse incline agli eccessi di Byron! Direi, piuttosto, che il romanticismo di mio padre si manifestasse in un grandissimo amore per il «suo Delta», come amava definirlo. Mi piace ricordare altre donne che hanno caratterizzato questa casa, se pure in modo indiretto: sicuramente Antonietta Avanzo, originaria di Porto Viro, e andata in sposa a Eustacchio Avanzo.

Fu la prima pilota femminile ad aver partecipato e vinto alle famose Mille Miglia, alla Targa Florio e a numerose altre gare automobilistiche dell'epoca. La conobbi in tarda età, ancora sorridente e piena di entusiasmo per la vita: «Ho avuto tutto!» mi disse, «bellezza, amore, felicità, figli e una vita piena di sorprese». Di lei spero che sia rimasto lo spirito di avventura e un po' di quella spericolatezza che tanto aggiungono sale alla vita!

Non so se posso dirlo oggi, visto che è qui, ma sicuramente il contributo più vitale e britannico a questa casa lo ha dato Elaine Bennett, originaria dell'Irlanda del sud. Quando molte sue amiche le chiedono con tono vagamente inorridito: «Tu vivi qui tutto l'anno?» Lei risponde con la serenità e l'umorismo di chi è cresciuto in Irlanda nel dopoguerra: «Assolutamente sì... non vorrei vivere altrove! E comunque, poiché questa non è una casa, bensì una 'missione', la mia presenza è richiesta!».

Sua è stata l'idea di aprire Ca' Zen a ospiti italiani e stranieri i quali, con ammirato stupore, vengono a visitare uno degli angoli nascosti più affascinanti d'Europa: il Delta del Po! Vi assicuro che quando milanesi, romani, toscani, americani, francesi, belgi, svedesi, pittori, fotografi, impiegati, musicisti e bambini tornano da un'escursione in un barchino a fondo piatto, tra i canneti del Po della Donzella, o da una gita in canoa a Scanno Boa, hanno la luce negli occhi di chi ha scoperto, per caso e in modo assolutamente inaspettato, una natura particolare, avvolgente e affascinante; ha rivissuto un ritmo del tempo dolce; ha conosciuto persone ancora autentiche, alcune con un amore fortissimo per il proprio territorio, altre – a mio avviso – ancora troppo poco fiere e consapevoli di quello che abbiamo! Nessuna per ora pronta a imbracciare armi per combattere le molte guerre giuste in nome della tutela, della sostenibilità di un territorio unico e fragile!

Ecco quindi la Ca' Zen di oggi, catalogata tra le «Ville Venete Minori» (non per le sue dimensioni, che ci danno lavoro e pensieri incessanti!), che si presenta come una grande casa di campagna, circondata dagli annessi rustici, dalla amata Cappella dell'Annunciazione e che, per ragioni di sostenibilità ma soprattutto per la passione e il desiderio di chi ci vive, vuole essere una porta aperta verso un territorio bellissimo e a mio avviso di valore inestimabile: il Delta del Po.

Una «Villa Veneta Minore»: in effetti, non è affrescata e la sua architettura è molto semplice e sobria. Forse quello che colpisce è il complesso di fabbricati nella sua interezza, collocato in un luogo ancora apparentemente – e mi auguro per molto – «lontano dalla pazzia folla» e, spero, l'atmosfera e il carattere creati da coloro che l'hanno vissuta in questi tre secoli! •

Infrastrutture debolezza di un sistema

Michele Culatti

Il valore delle strutture fragili

In quest'area le infrastrutture assumono un ruolo cruciale. Percorrendo la SS309 Romea (via-cardine da cui si diramano verso est e verso ovest strade minori di penetrazione) non si ha la sensazione di essere all'interno di un parco, ma piuttosto di transitare all'interno di una fascia lungo la quale sono frammischiate aree agricole, zone industriali, commerciali e in parte residenziali. Lungo questa importante via di comunicazione che collega Venezia con Ravenna, se da un lato non troviamo un significativo riscontro segnaletico, capace di orientare il visitatore verso la dimensione concettuale del Parco, si può cogliere una seconda forma di debolezza: questa è relativa all'impianto infrastrutturale viario che con la presenza di strade, ponti, sovrappassi e sottopassi con caratteristiche standardizzate di bassa qualità non valorizzano il luogo in cui sono collocati e ricalcano il tradizionale approccio alla realizzazione di infrastrutture diffusosi dagli anni '60-'70 nel nostro Paese secondo cui, salvo alcune eccezioni, le ragioni funzionali dominavano sugli aspetti qualitativi dei manufatti.

Dal punto di vista quantitativo, è opportuno sottolineare che l'area del Delta del Po è scarsamente infrastrutturata e, se ciò può apparire come un elemento di debolezza, in realtà diviene un fattore positivo nella misura in cui ci si trova di fronte a un territorio ancora incontaminato da logiche infrastrutturali invasive. Attualmente le infrastrutture viarie presenti nell'area del Delta del Po, a eccezione della SS309, hanno direttrici prevalentemente orizzontali e tendono a creare connettività ovest-est, mentre sono ancora carenti i collegamenti verticali in direzione nord-sud ed è del tutto assente un disegno di ammagliamento complessivo in grado di collegare aree isolate.

Questa carenza quantitativa dovrà fare i conti con i futuri orientamenti per lo sviluppo del territorio. Se oggi si pone il quesito su come sia possibile sviluppare l'area del Delta del Po e quali siano le strategie da adottare alimentando la spinta turistica, industriale, agricola o terziaria, la risposta dovrà essere fornita anche con una dotazione infrastrutturale viaria capace di sostenere non solo le ragioni dello sviluppo economico, ma anche quelle del territorio. Per tale ragione è opportuno sottolineare che esistono diversi «Delta» identificabili geograficamente e dotati di livelli di fragilità crescenti.

Percorrendo il territorio del Delta da ovest verso est, troviamo l'area compresa tra Adria e Porto Viro e Taglio di Po con caratteristiche agricole fino alla dorsale, Porto Viro - Taglio di Po, dove sono ancora presenti le dune fossili e la fascia verticale su cui fu realizzata la SS 309 Romea. Mano a mano che ci si sposta verso est si incontrano le valli da pesca, fino alle lagune e agli scanni (le preziose formazioni sabbiose che modificano la morfologia delle terre emerse in continua trasformazione). Da ovest verso est aumenta il grado di fragilità.

Azioni modulate

Una possibile infrastrutturazione viaria di nuova realizzazione dovrà necessariamente rispettare questa gerarchia «di fragilità» e modellare interventi con strade veloci a lunga percorrenza, laddove esistono condizioni di minore fragilità, sino a strade a velocità ridotta con l'impiego di piste ciclabili e accessi pedonali nelle aree più fragili verso est. In linea generale, attivare un simile processo, non scontato rispetto alle tradizionali logiche di intervento infrastrutturale nel nostro Paese, significa regolare, ma non impedire, l'accesso ad aree fragili, consentire a chi accede a questi luoghi la possibilità di ridurre la velocità di percorrenza avendo la possibilità di percepire una gamma più vasta di elementi del territorio e coglierne quindi i valori.



Vista zenitale di una porzione di fascia lungo la strada statale Romea



Tipica strada in prossimità degli argini del Po

La duplice debolezza infrastrutturale, quantitativa e qualitativa, rende, di fatto, il territorio del Delta del Po un'occasione di transito, accesso e sosta che, indipendentemente dalla forma di sviluppo futuro dell'area, se attuata con infrastrutture che escono dalle logiche esclusivamente tecnico-funzionali, possono avere una serie di valori aggiunti in grado di modificare i paesaggi senza alterarli e di innescare fenomeni virtuosi di riqualificazione dei luoghi degradati e di valorizzazione dei luoghi di pregio, per una fruizione adeguata al contesto territoriale.

Questa doppia debolezza, dunque, si presenta come occasione di riscatto per un approccio qualitativo alle infrastrutture viarie, modulando l'accesso in un territorio con elevatissime caratteristiche naturalistiche e ambientali. La scommessa non può risolversi con disegni puntuali e diffusi, frutto di imposizioni sovraordinate o, peggio, di interessi locali: sono necessari un disegno strategico e un approccio metodologico capaci di misurare la quantità e la qualità degli interventi infrastrutturali.

Affrontare la questione in tali termini significa trattare una serie di temi, non riconducibili al solo fatto tecnico, quanto piuttosto allo spostamento dell'attenzione dal manufatto alla relazione tra manufatto e suo contesto; significa declinare queste relazioni con soluzioni strategiche e tipologiche.

Ad esempio, il confronto con il tema della scarsa visibilità del Parco lungo la SS309 Romea pone il problema delle «porte» o accessi al Parco, elementi simbolo che identificano la presenza di un valore naturalistico e ambientale che necessita di interventi quali il posizionamento di un'adeguata segnaletica o la realizzazione di manufatti, come ponti o sovrappassi, capaci di segnare il passaggio da un territorio tipologicamente caratterizzato a un altro.

Si pone, poi, il problema dell'agire all'interno di un contesto territoriale, introducendo infrastrutture viarie lineari e puntuali. Questo non significa partire da una condizione neutra, quanto piuttosto rendersi conto che si modifica un territorio composto da relazioni funzionali, ambientali, paesaggistiche, da valori simbolici e culturali.

Questi elementi hanno una loro qualità intrinseca: introdurre elementi funzionali di transito come strade, ponti, sovrappassi e sottopassi, significa modificare queste relazioni in modo permanente. In particolare, se ponti e sovrappassi hanno la principale funzione di unire le sponde di un fiume o superare ostacoli, le caratteristiche della strada, pur nella finalità di collegare luoghi, normalmente tendono a separare gli spazi tagliando intere porzioni di territorio, rendendole difficilmente accessibili e molte volte precludendo loro uno sviluppo economico.

Creare un segno permanente come un'infrastruttura viaria significa ridisegnare completamente un paesaggio. Ciò avviene non solo per la creazione di un'evidente cesura in un ter-

ritorio e l'inserimento di un manufatto, ma anche perché spesso accade che i bordi delle strade, proprio per la presenza delle infrastrutture, cambino le funzioni e risentano, ad esempio, dell'abbandono della proprietà che si trova nelle vicinanze delle «fognature del traffico».

Il valore dei suoli si modifica, cambia l'attribuzione di significato a una intera porzione di territorio, sia da parte degli utenti, sia da parte degli abitanti. Basti pensare al caso del comune di Corbola, dove circa quindici anni fa la demolizione del ponte sul Po che collegava il paese con il resto della struttura economica e il suo spostamento a valle (è attualmente il ponte che si percorre per entrare in paese) ha lasciato isolato il comune, rischiando la sua totale scomparsa, problema poi risolto cercando di capovolgere il baricentro del paese e di indirizzarlo di più verso il nuovo ponte piuttosto che verso il vecchio centro storico, attivando una serie di interventi di tipo pianificatorio.

Appare evidente, quindi, l'importanza della responsabilità nel generare un segno infrastrutturale nel territorio che modifichi in modo permanente la forma di un ambito geografico vasto. In tal senso un sistema di ammagliamento non può esimersi dal riflettere sul mantenimento delle relazioni tra gli spazi che vanno tenuti cuciti per mantenere una continuità di transito, ambientale e sociale. A ciò si aggiungono le riflessioni sulla percezione della velocità e dello spazio.

Intervenire con un sistema viario che procedendo verso est diventi sempre più «leggero» significa anche aver riflettuto sul tema della percezione in funzione della velocità. La variazione della velocità di percorrenza modifica il modo di percepire gli oggetti. La velocità, come ci ricorda il geografo Eugenio Turri, è quel parametro che ci consente di comprendere la successione di migliaia di impressioni che acquisiamo durante un viaggio. Tanto più aumenta la velocità, tanto più siamo in grado di cogliere l'organizzazione dei segni e i campi funzionali, come le case, le strade, i campi e li vediamo all'interno di una sorta di quadro. Tanto più diminuisce la velocità (a piedi o in bicicletta) tanto più c'è un continuo rapporto con l'ambiente naturale, un legame più intimo fra le forme dell'uomo e le forme della natura, anche se con una visione più ristretta dell'ampiezza degli spazi estesi.

Per quanto riguarda la percezione dello spazio della strada, va evidenziato che l'infrastruttura viaria è sempre un manufatto fisico che entra nello spazio visivo di chi abita nelle vicinanze dell'opera. Da questo punto di vista, osservando il paesaggio contenente la strada a «raso» o in rilevato, si può cogliere l'innaturale lettura verticale verso un paesaggio-barriera, in cui si muovono in modo irregolare i veicoli che sono percepiti, a seconda della distanza, come punti o segmenti colorati che interrompono la continuità visiva tra terra e cielo. Questa è l'infrastruttura vista da fuori, quella a cui si associa l'idea di portatrice di inquinamento, quella che normalmente nessuno vuole, ma che è progettata con un orizzonte temporale pari a circa cento anni. Esiste poi la percezione di chi percorre la strada.



Esempio di ponte a più campate che non interferisce con le arginature, San Donà di Piave, 2008

Anche qui siamo in presenza di uno spazio percepito, che, però, non coincide esattamente con la sola visione del paesaggio nella sua accezione più nobile: lo spazio è frammentato, filtrato molte volte da guardrail e da barriere antirumore, da oggetti che appartengono alla categoria formale della strada.

L'importanza di affrontare il tema dell'ammagliamentamento in un sistema ambientalmente fragile rispetto agli interventi infrastrutturali, in un ambito con una debole presenza infrastrutturale viaria, ma ad alto valore paesaggistico, porta con sé la matrice della necessaria relazione con il contesto attraverso l'impiego di forme, funzioni e significati coerenti con i luoghi attraversati. Il mondo della percezione che rimanda al mondo della relazione, in un continuo espandersi e contrarsi di impressioni, è il primo passo per una strategia finalizzata alla costruzione di luoghi, di spazi fruiti, in questo caso veri e propri luoghi del rapporto con le infrastrutture.

Fin qui si è parlato di infrastrutture viarie che, invasive, richiedono ingenti investimenti e sono per lo più irreversibili. Ma non bisogna dimenticare che nel Delta del Po esistono altre forme di viabilità, come la navigabilità di alcuni rami del Po e quella via mare. In tal senso, a fronte di una richiesta di posti barca recentemente registrata, va posta maggiore attenzione alle riflessioni fin qui condotte.

L'interfaccia sistema viario sistema d'acqua va collocata all'interno di un quadro di riferimento geografico ed economico e, se da un lato crea o rafforza rapporti alimentandone possibili sviluppi, dall'altro può – se non controllata – indebolire il sistema ambientale, dovendo pertanto essere modulata.

Nel caso di questa area vasta, l'ammagliamentamento tra sistemi di comunicazione, i nodi e le «sinapsi» fra diversi sistemi di trasporto, possono essere visti non tanto come solo sistema di comunicazione, ma come sistema misuratore delle comunicazioni sia nella gestione dei flussi, sia nella gestione della specializzazione dei luoghi.

Non bisogna dimenticare, infatti, che l'area del Delta del Po non è solo Parco, ma anche luogo funzionale, luogo abitato, luogo della storia e delle tradizioni, luogo della cultura, luogo della produzione, e ancora luogo dell'ingegneria composta dalla rete idraulica per la regimentazione delle acque; esistono dunque luoghi specializzati sia pur non sempre facilmente riconoscibili. Pertanto tutto il sistema di comunicazione fisico va

commisurato con la struttura di altre maglie preesistenti e con la vocazione dei luoghi. In tal senso, invece di ragionare partendo dal punto di vista della necessità di infrastrutture (una volta individuato il/i modello/i di sviluppo) e solo poi applicare modelli valutativi (quali, ad esempio, la VIA) atti a individuare gli impatti, è forse opportuno tentare di comprendere fin d'ora con strumenti previsionali se e in quale misura un determinato ambito può contenere un sistema infrastrutturale viario, individuando la maggiore o minore vocazione di porzioni o fasce di territorio e includendo le sue complesse relazioni.

Un quadro strategico rischia di non essere efficace se al suo interno non ci sono dei contenuti qualitativi; allo stesso modo un sistema infrastrutturale viario deve contenere nel suo disegno gli elementi di qualità concettuale per essere in grado di rapportarsi con il luogo che attraversa.

Pertanto le interconnessioni, i ponti, i sovrappassi e sottopassi, affinché possano definire luoghi (almeno se accettiamo la definizione di «luogo» di Marc Augé: identitario, relazionale, storico) il cui vero valore verrà dato attraverso l'utilizzo nel tempo, dovranno poter cogliere i simboli, le funzioni, le relazioni e i valori delle aree in cui vengono collocati, uscendo dalle logiche di realizzazioni standardizzate con manufatti a basso costo «presi a catalogo».

Questi ragionamenti non rappresentano certo indicazioni per un approccio metodologico né sul piano strategico né su quello progettuale, ma sono alcune riflessioni basate sulla consapevolezza dell'intervenire in territori fragili con infrastrutture viarie per loro natura invasive. È quindi opportuno non alimentare «orizzonti negativi» percepiti da chi convive con le infrastrutture in termini di conflitto, vissuto in genere come desiderio di infrastrutture per lo sviluppo economico e allo stesso tempo come rifiuto per l'invasività e gli impatti che ne derivano; è auspicabile oltrepassare la barriera psicologica della minaccia e creare, invece, vie di comunicazione «misurate» tra i diversi ambiti territoriali. In tal senso in tutti i processi volti a concretizzare il «segno indelebile» nel territorio (processi decisionali, progettuali, realizzativi, di monitoraggio) dovrebbero internalizzare il riconoscimento del sistema dei valori di questi luoghi che, altrimenti, potrebbero frammentarsi proprio a causa di un inconsapevole tentativo di interconnessione. •

Un modello di valutazione del territorio per uno sviluppo sostenibile del Delta

Sandra Carollo

Metodologie di valutazione ambientale per la progettazione

Le esperienze seminariali svoltesi nel Delta del Po hanno consentito la messa a punto di due modelli di valutazione ambientale: il primo effettua una valutazione del paesaggio secondo l'accezione estetico-percettiva (paesaggio come immagine della realtà), al fine di definire degli scenari di sviluppo sostenibile, sulla base del rapporto qualità/degrado per ogni ambito di indagine; il secondo, mediante una valutazione effettuata sia a monte che a valle del progetto, verifica dapprima le potenzialità e criticità ambientali, in secondo luogo le performance ambientali dei progetti definiti.

Un modello di valutazione del paesaggio

La lettura del paesaggio, elemento principe di interpretazione dell'evoluzione storica del territorio come strumento per produrre pianificazione territoriale e urbanistica, ha coinvolto, in tempi recenti, studiosi di formazione molto differente, spingendo il legislatore a emanare leggi e norme, in epoche diverse, per la redazione di strumenti urbanistici di tipo paesaggistico. Esso è stato, inoltre, oggetto di una molteplicità di studi che hanno generato una proliferazione di definizioni, con significati spesso ambigui.

Tra i differenti approcci al concetto di paesaggio consolidati in letteratura, il filone di ricerca delineato da Valerio Romani (paesaggio come «insieme unitario e globale di sistemi ecologici ed eco-antropici in continua evoluzione, comprensibile e decodificabile solo nel registro dinamico di una concezione organica, sistematica, riunificatrice») rappresenta forse il contributo più fertile ai fini della definizione di uno strumento per produrre pianificazione territoriale e urbanistica. In questa accezione il paesaggio diventa il luogo della mutazione, dell'unità, della diversità e dell'integrazione, ma, nello stesso tempo, il luogo di quei rapporti strutturali e funzionali tra diversi soggetti e processi interagenti che costituiscono la vera complessità evolvente del mondo naturale, dell'uomo e delle sue attività. Il paesaggio è, quindi, l'insieme eterogeneo di tutti gli elementi, i processi e le interrelazioni che costituiscono l'ecosfera o una determinata porzione di essa.

Il paesaggio, sistema dinamico di ecosistemi in mutazione, viene considerato da Romani come esteso a tutta la dimensione storica e va considerato come processo storico-evolutivo in cui si integrano gli elementi, le relazioni, i processi naturali e quelli umani, nonché le loro interazioni e le relative motivazioni (dimensione temporale). Viene così introdotto il concetto di matrice paesistica (suddivisa in matrici naturali, antropiche fisiche e antropiche culturali), innovativo in quanto basato sul fattore tempo come primo elemento di scomposizione del paesaggio.

Tale matrice tratteggia i processi generatori del paesaggio, ossia quelle sequenze di eventi che, con varia dinamica ed efficacia, creano il paesaggio stesso, generando le sue mutazioni e l'avvicinarsi dei suoi assetti.

Le difficoltà relative all'analisi del paesaggio, effettuata attraverso studi analitici e specialistici delle sue parti, sono legate al fatto che lo stesso paesaggio viene considerato in modo unitario. Per ovviare a questa apparente contraddizione, esso dovrebbe essere considerato nella sua globalità durante tutto il processo di indagine analitica, mantenendo la visione generale, in un continuo salto di scala, dal dettaglio alla sintesi d'insieme. Per arrivare alla comprensione globale è importante, quindi, conoscere i legami strutturali e funzionali che connettono tali parti in un tutto unitario (genesì e logica evolutiva).



La nuova progettualità: riqualificazione dell'area dell'ex macello a Porto Viro



Le nuove realizzazioni

L'approccio globale coniuga le concezioni «ecologica» (o scientifica) ed «estetico-percettiva» (o fenomenica) che, in questo modo, vengono a costituirsi come aspetti complementari di un unico processo conoscitivo, congiunti e non contrapposti. Questo modello di valutazione del paesaggio si rappresenta come una valutazione di sostenibilità effettuata a monte degli interventi pianificatori e progettuali, che suggerisce le linee guida e i criteri per lo sviluppo futuro. Questa tipologia di valutazione si rivela molto efficace perché, attraverso una serie di indicazioni di natura paesaggistico-ambientale, consente di internalizzare la valutazione già nella fase di prima gestazione del progetto.

L'analisi ambientale sugli ambiti tematici viene effettuata attraverso la lettura del paesaggio secondo l'accezione estetico-percettiva, ovvero paesaggio come immagine della realtà. Detta analisi consente di identificare un sistema di componenti e relativi indicatori capace di restituire l'immagine della realtà analizzata e di fornire una successiva valutazione sulla base del rapporto tra qualità e degradi per ogni ambito considerato (Matrici valutative qualità/degradi). Il territorio del Delta del Po è stato suddiviso in ambiti omogenei dal punto di vista delle caratteristiche geografiche (aste fluviali, scanni e bonelli, valli da pesca e lagune, sistemi infrastrutturale, urbano e agrario), all'interno dei quali è stato scelto un sito specifico di studio.

Ciascun ambito è stato letto attraverso la destrutturazione in cinque componenti: naturalistica, letta attraverso gli indicatori biodiversità e connettività/frammentazione; morfologico/idraulica, attraverso complessità e percettibilità; memoria storica, attraverso rappresentatività e valore turistico; funzionalità urbanistica, attraverso accessibilità e potenzialità; aspetto formale - tipologie architettoniche e trame urbanistiche, attraverso specificità formale e percettibilità. Per ciascun indicatore la valutazione ha definito dei valori di qualità e degrado sulla base di criteri esplicitati.

La valutazione effettuata attraverso la matrice qualità/degradi consente la predisposizione della «Piramide delle politiche compatibili» che suggerisce, a seconda delle diverse combinazioni tra i livelli di qualità e degrado, gli scenari ambientalmente sostenibili, capaci di orientare l'azione nell'area di studio.

Il modello valutativo è coerente con gli indirizzi forniti dalle più recenti normative sul paesaggio, le quali indirizzano verso la definizione di modelli e tecniche di valutazione capaci di leggere il paesaggio attraverso indicatori che possano essere definiti anche in maniera quantitativa. •

La progettualità nel Delta

Silvia Foffano, Marta Frisiero

Il modello di valutazione di performance per il Delta del Po

Il lavoro condotto sui materiali prodotti dall'attività di ricerca ha adottato un modello valutativo di performance progettuali allo scopo di trarre delle conclusioni sui risultati fin qui ottenuti attraverso la costruzione del Portfolio Progetti e i seminari residenziali. Dalla letteratura di settore, un importante riferimento utilizzato è stato il Piano Strategico per la Provincia di Belluno, che ha aiutato ad associare le intenzioni valutative con i materiali a disposizione e le analisi condotte sul territorio.

Il modello valutativo di performance è stato utilizzato per valutare la progettualità endogena ed esogena, ottenendo un giudizio di coerenza tra questi due modi di pensare e intervenire sul territorio in linea con gli obiettivi strategici desunti dalle analisi, dagli strumenti di pianificazione presenti e dal Portfolio Progetti. I progetti sono stati sottoposti a verifica di coerenza attraverso l'utilizzo di sei indicatori. Il primo riguarda l'aspetto innovativo del progetto sotto l'aspetto tipologico e tecnologico, proponendo una rottura rispetto alle forme tradizionali incapaci di generare o sostenere economie durevoli e sostenibili. Il secondo esamina la componente sociale, ossia la capacità del progetto di proporsi alla collettività come risorsa di posti di lavoro e fonte generatrice di economia, migliorando la qualità della vita della collettività. Il terzo verifica la gestione del progetto in base al coinvolgimento di figure professionali qualificate e specializzate e attraverso campagne di sensibilizzazione, comunicazione e accettazione sociale delle proposte progettuali. Il

quarto riguarda la localizzazione geografica del progetto, sotto l'aspetto dell'accessibilità e della fruibilità, della connessione ad altri elementi presenti sul territorio e al suo inserimento in un sistema territoriale a maglia e nodi. Il quinto pone l'accento sulla questione ambientale, verificando la scala d'impatto del progetto. Infine, l'ultimo indicatore si riferisce alla fattibilità economica del progetto, in base a quanto l'ambito e il tema di progetto sono inclusi all'interno delle linee di sviluppo riportate nei programmi regionali, nazionali e comunitari.

Le azioni di ciascun progetto vengono confrontate con l'indicatore di riferimento e valutate in base a quanto esse risultano coerenti con gli obiettivi strategici prima descritti.

Per la valutazione di coerenza è stato fissato per ciascun indicatore un range valutativo da 0 a 5 punti.



Ogni progetto avrà, quindi, un punteggio massimo di 30: in base alla somma dei punteggi dati a ciascun indicatore, il progetto risulterà avere una coerenza molto bassa (0/6 punti), bassa (7/12 punti), media (13/18 punti), alta (19/24 punti) oppure molto alta (25/30 punti).

Ogni matrice riporta come prima informazione un codice identificativo del progetto, l'ambito e il tema che lo caratterizzano, al fine di una loro catalogazione e territorializzazione per l'ottenimento di un quadro completo di sintesi della situazione progettuale espressa.

Un porto turistico sul Po di Gnocca, schizzi di progetto e, sotto, e comunicazione dell'idea del progetto attraverso alcuni fotomontaggi



I progetti riguardano sei ambiti in particolare: l'ambito urbano, infrastrutturale, del paesaggio, del commercio, del turismo e della cultura ed educazione.

I temi con cui sono stati articolati tali ambiti sono invece: la riqualificazione, sia urbana che ambientale, la portualità, la visitazione del territorio, la slow mobility in generale, la progettazione di spazi dedicati alla collettività, l'abitare sia turistico che di proprietà, la tecnologia e la ricerca e, infine, la collocazione di servizi per la popolazione locale e per i turisti.

I risultati ottenuti

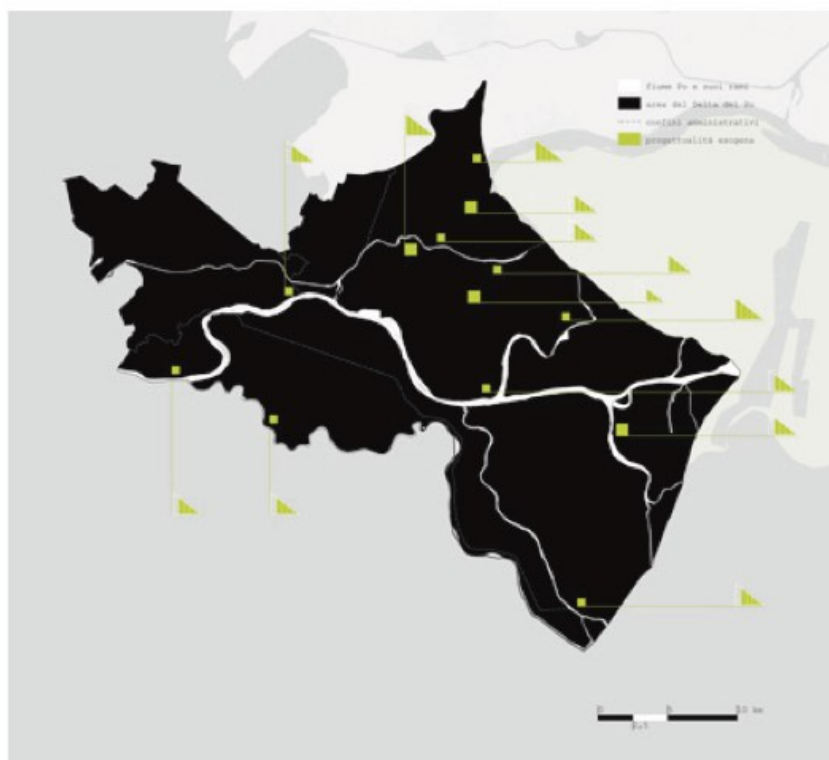
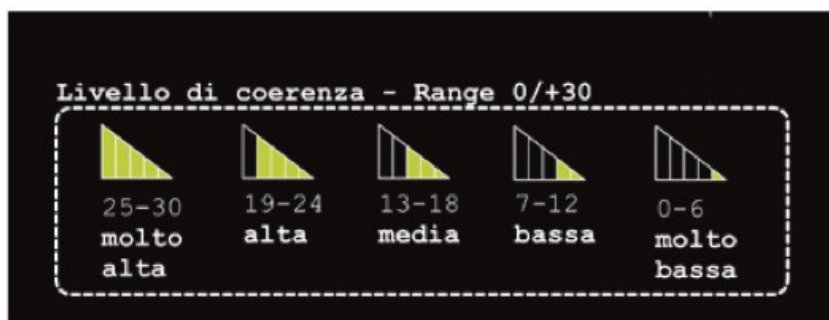
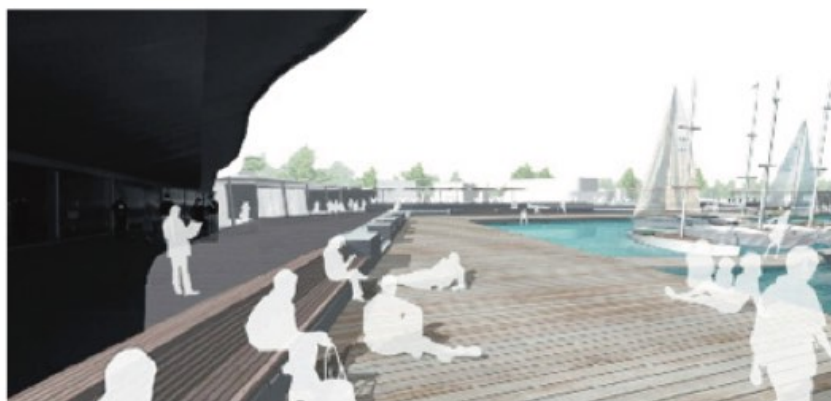
Una prima considerazione va fatta a partire dalla catalogazione in ambiti e temi dei progetti endogeni ed esogeni. Emerge come il settore del turismo in particolare, ma anche i centri urbani, siano i due ambiti su cui siano state impiegate più risorse da parte delle amministrazioni comunali; parallelamente, si nota come la riqualificazione, sia urbana che ambientale, e la visitazione del territorio, siano temi di progettazione frequenti in molti ambiti, anche tra quelli appena menzionati.

Si osserva, dunque, come sia già stata intrapresa la strada per uno sviluppo del Delta sulla linea del turismo, che valorizzi le risorse naturali e possa godere degli elementi di memoria storica. La progettazione «sulla carta» può quindi avere buoni propositi: ma come far funzionare questa grande macchina definita come «sviluppo sostenibile e durevole del territorio»? I progetti di natura endogena, infatti, una volta sottoposti a valutazione di performance attraverso lo strumento del modello valutativo, ha fornito risultati di coerenza con gli obiettivi di sviluppo piuttosto bassi.

È sbagliata, forse, la strategia con cui questi progetti vengono pensati e collocati sul territorio?

Sono stati sottoposti a valutazione anche i progetti esogeni. Anch'essi presentano tipologie legate principalmente all'ambito turistico, in cui la visitazione del territorio sembra essere la tematica più interessata dalle varie proposte progettuali. Tuttavia, la valutazione di questi progetti presenta risultati positivi.

Quali sono, dunque, le motivazio-



Range del livello di coerenza utilizzato per la valutazione di performance dei vari progetti e valutazione di performance dei progetti esogeni

ni che stanno alla base di questa diversità di risultati? Al momento della valutazione si è cercato, attraverso lo strumento valutativo, di dare uguale peso ai due gruppi di progetti, che però presentano differenze sostanziali sia nelle prime fasi di concezione che nell'iter progettuale. Infatti, durante le esperienze seminariali, la valutazione ambientale è stata contemplata come parte integrante la progettazione, a sostegno di chi non ha una conoscenza radicata del territorio. Questo può essere uno dei fattori determinanti il successo riscontrato in sede di seconda valutazione: non si può escludere, infatti, che la valutazione internalizzata alla progettazione possa portare benefici al progetto perché strettamente finalizzata a fornire suggerimenti per una buona conduzione dello stesso. •

La ciclovía del Bacchiglione da Palladio a Galileo

Una guida sulla nuova ciclovía del Bacchiglione In bicicletta da Vicenza a Venezia attraverso la provincia di Padova lungo gli argini del Bacchiglione

È uscita a metà ottobre la guida **La ciclovía del fiume Bacchiglione, da Palladio a Galileo**, ciclovía che seguendo il fiume Bacchiglione va da Veggiano vicino ai Colli Euganei fino a Codevigo ai confini con la laguna di Chioggia.

La guida, facile da consultare, descrive il tratto che attraversa la provincia di Padova, una delle zone del Veneto più ricche di storia e arte, in una cornice naturale ancora in gran parte intatta.

Dedicata non solo agli appassionati di cicloturismo, la guida è indirizzata più in generale a tutti gli amanti del turismo e della scoperta di luoghi e monumenti non inseriti nelle guide tradizionali.

La dimensione del cicloturismo permette al visitatore di conoscere aspetti inusuali sia del paesaggio, sia delle città d'arte e di scienza, dei castelli medievali e dei borghi rurali collegati dal fiume Bacchiglione, che con i suoi 119 km di lunghezza si pone al ventinovesimo posto tra i corsi d'acqua italiani ed è uno dei sistemi idrografici più importanti del Veneto.

Guide di questo tipo di norma si limitano a indicare percorso, distanze o dislivelli, la guida sulla ciclovía del Bacchiglione invece, oltre a descrivere percorso e distanze con un *roadbook* fotografico, descrive anche le eccellenze ar-

tistiche e culturali che si possono trovare.

Monumenti conosciuti quindi, ma soprattutto architetture e monumenti meno noti quali ad esempio l'oratorio di Sant'Eurosia di S. Maria di Veggiano, la barchessa Pisani di Creola o l'antica chiesa di San Nicola di Ponte San Nicolò (inserita tra i *luoghi del cuore FAI 2014*), raccontando, nel contempo, cultura e antiche tradizioni della provincia di Padova, come quelle della *gallina di Poverara* e del *vin friulano*.

L'intervento di riqualificazione della ciclovía si è avvalso del finanziamento Comunitario ProCroFesr, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2007-2012. Azione 4.3.1 «Realizzazione di piste Ciclabili in aree di pregio ambientale e in ambito urbano».

La pista lungo il fiume Bacchiglione fa parte delle grandi reti europee di Eurovelo e italiana di Bicitalia, oltre che alle reti regionali della Lombardia, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige.

Relativamente alla rete ciclabile europea Eurovelo la ciclovía si collega agli itinerari n. 7 Middle Europe Route (Capo Nord-Malta 6.000 km) e n. 8 Mediterranean Route (Cadiz-Atene 5.388 km).

La ciclovía del fiume Bacchiglione, da Palladio a Galileo

132 pp., RPMMPublishing, Padova 2015

In libreria o info@cicloviadelbacchiglione.it



Pier Francesco Rupolo • Nicola Brusati

La ciclovía del fiume Bacchiglione

Da Palladio a Galileo: da Veggiano a Codevigo in bicicletta attraversando le province di Vicenza, Padova e Venezia

RPMMPUBLISHING

Itinerario 6 Veneto

PREFABBRICAZIONE DAL 1943



Capannoni industriali, artigianali, commerciali ed agricoli.
Coperture piane, a doppia pendenza ed a shed.
Cisterne cilindriche e quadrangolari per vino, acqua ed impianti di depurazione.





Giovani ascensoristi con 40 anni di esperienza

DAL 1975 OFFRIAMO SOLUZIONI E
SERVIZI PER L'ELEVAZIONE
E NON ABBIAMO ANCORA
PERSO L'ENTUSIASMO.



www.caledogroup.com



Bruno Vergati diventa ascensorista a 16 anni lavorando in un'azienda del settore che lascia dopo diciotto anni come capo officina.

Ha imparato con gli occhi, ma è soprattutto con il cuore e con l'esperienza sul campo che matura il desiderio di diventare imprenditore. E' così che fonda l'azienda familiare Vergati nel dicembre 1975 ed oggi, a distanza di 40 anni, è orgoglioso di guidare la società Vergati srl, leader del settore, assieme ai figli che ricoprono ruoli chiave all'interno dell'azienda di famiglia.



SOLUZIONI E SERVIZI PERSONALIZZATI PER L'ELEVAZIONE



ASCENSORI - PIATTAFORME ELEVATRICI - MONTACARICHI - SCALE MOBILI - MONTASCALE - MONTAUTO



VERGATI SRL

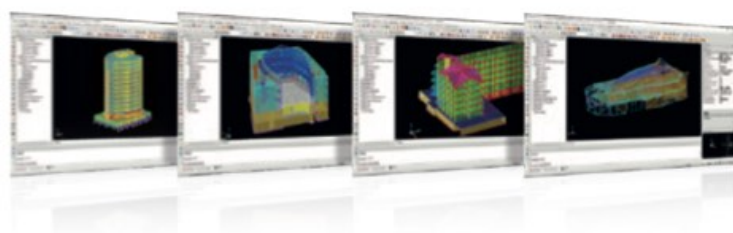
V. Caldonazzo, 13 - 35035 Mestrino (PD) | P.I. 02338720283 | Tel. 049 8987160 | Fax. 049 8987280 | info@vergati.it
www.vergatiascensori.it



Più di quanto immagini.

Confrontati con le sue caratteristiche, guarda i filmati esplicativi, leggi il manuale, provalo, testalo nei casi che ritieni più interessanti. Potrai verificare come Sismicad, con il suo solutore FEM integrato, il facile input 3d anche in Autocad®, le verifiche per edifici esistenti, i rinforzi, la geotecnica, le murature, le pareti in legno con giunzioni, ecc... sia da tempo un software di riferimento continuamente aggiornato e seguito da un efficiente servizio di assistenza tecnica.

Quando diventerà il tuo abituale strumento per il calcolo strutturale potrai consigliarlo anche tu: è più di quanto immagini.



Sismicad 12